



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 11. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 1.2011

A380 – Zwischenfall zu den Akten legen?

Vorbildliche Förderung der Luftfahrt – in Vilshofen

Der Flugleiter: „Platzwart“ oder „Amtsperson“?

Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen

ISSN 1862-6815

Ausgabe 21 1.2011

aviation news



Seminartermine 2011

Ausbildungsseminar Luftfahrt-Sachverständige



The Global Show for General Aviation

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

April 13 – 16, 2011

Friedrichshafen, Germany



Platinum-Sponsor: Gold-Sponsor:



www.aero-expo.com

Editorial



Autor:
RA Wolfgang Hirsch

Liebe Leserinnen und Leser,

im Septemberheft 3.2010 unserer Zeitschrift hatte ich Ihnen auf den Seiten 10 und 11 Die Rheinland-Pfälzische „Lösung“ der Zulässigkeit von Kunstflug, im Wesentlichen in § 8 LuftVO geregelt ist, vorgestellt und des Näheren erläutert. Obwohl in § 32 Abs. 1 Ziff. 15 des LuftVG in Verbindung mit § 11 Abs. 1 der LuftVO eindeutig geregelt ist, dass das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) – ausschließlich – ermächtigt ist, Regelungen festzulegen, die die Beschränkung von Gebieten betreffen (u.a. den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm und das Überfliegen besiedelter Gebiete betreffend), schließlich handelt es sich um Bundesrecht, meinte das Bundesland Rheinland-Pfalz einen eigenständigen – direkten – Weg gehen zu können. In fast allen Bundesländern gibt es mehr oder weniger gut ausgearbeitete Landesentwicklungspläne, die allerdings die Planungen am Boden betreffen. Nachdem kleine Minderheiten in der Bevölkerung in den Bereichen Koblenz und Mainz, von dort aus wird noch am ehesten Kunstflug betrieben, lautstark gegen die Geräusentwicklung der Kunstflieger zu Felde gezogen sind, passte der dortigen Landesluftfahrtbehörde der rheinland-pfälzische Landesentwicklungsplan ganz gut in ihr Konzept, den Kunstflug dort einzudämmen, von wo aus sich die meisten Protestierer meldeten und einfach die Feststellung des LEP für die Erdoberfläche (und nicht etwa den Luftraum), bestimmte Bereiche seien insgesamt stärker besiedelt als andere, als Grundlage für die Bewertung in der Luft zu nehmen. § 8 Abs. 2 Satz 1 der LuftVO, erlassen vom Verkehrsministerium mit Zustimmung des Bundesrates, verbietet die Durchführung von Kunstflug über Städten, dicht besiedelten Gebieten, Menschenansammlungen etc., nicht jedoch daneben. Es ist noch nicht einmal ein lateraler Abstand festgelegt. Selbstverständlich, aber auch im Hinblick auf § 1 LuftVO (allgemeine Rücksichtnahme), versucht jeder Kunstflugpilot nicht nur, nicht unmittelbar neben Häusern zu fliegen, sondern sucht sich Gebiete aus, die frei von jeglicher Bebauung sind, also über Wäldern, Feldern und Wiesen. Mit der NfL I-105/10 meinte der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Fachgruppe Luftverkehr, diese ausschließliche Zuständigkeit des Bundes über

springen zu können und hat de facto die im LEP festgestellten „dicht besiedelten Gebiete“ auf die Kunstflieger übertragen und zum Inhalt des § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO gemacht, also ein Sperrgebiet/Beschränkungsgebiet für Kunstflieger geschaffen. In erlassenen Bußgeldbescheiden wurde zur Begründung des Verstoßes (angeblich gegen § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO) ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die sich aus der LEP-Karte ergebenden Flächen dicht besiedelte Gebiete darstellen würden, woraus sich der Verstoß ergäbe. Dass der Verstoßpunkt nach den von der Behörde im Bußgeldbescheid selbst angegebenen Koordinaten mitten über Ackerflächen mit angrenzendem Wald lag, wurde erst gar nicht berücksichtigt. Auch der Versuch eines klärenden Gespräches mit einem Mitarbeiter des Mainzer Verkehrsministeriums führte nur insofern zu einer Klärung, als darauf hingewiesen wurde, hier müssten die Gerichte entscheiden – wollte man vor der Wahl im März 2011 die Protestler nicht gegen sich aufbringen? In anderen Bundesländern, so auch in Baden-Württemberg, wurde die Rheinland-Pfälzische „Lösung“ einhellig abgelehnt. Diese Argumente haben sich jetzt wohl auch in Rheinland-Pfalz durchgesetzt. So ließ dieselbe Landesluftfahrtbehörde in Hahn am 8.12.2010 die NfL I-105/10 durch eine vom 30.12.2011 – NfL I-271/10 – ersetzen. Sie teilt mit, sie nähme die rot markierten Flächen auf der LEP-Karte als Grundlage dafür, „in welchen Gebieten des Landes Rh.-P. bei der Durchführung von Kunstflügen mit der Einleitung von Ordnungswidrigkeiten zu rechnen“ sei. Und jetzt kommt es: „Dort stattfindende Kunstflüge werden im Einzelfall untersucht und gegebenenfalls als Ordnungswidrigkeit verfolgt“. Da sind wir also wieder bei der Urfassung des § 8 Abs. 2 Satz 1 LuftVO. Man hat sein Gesicht gewahrt und trotzdem den ursprünglichen Rechtszustand wiederhergestellt. Wer gegen den gegen ihn ergangenen Bußgeldbescheid Einspruch eingelegt hat, kann aufatmen. Wer allerdings die Geldbuße bereits bezahlt hat, ist der Gelackmeierte. Die Ordnungswidrigkeit, die keine war, steht jetzt für zwei Jahre auch noch beim LBA in der Luftfahrereignungsdatei.

Ihr Wolfgang Hirsch

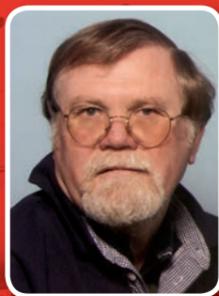
Inhalt

Flugtechnik	4-6
▶ A380 – Zwischenfall	
Flugbetrieb	7
▶ BVB 09...	
Flugplätze	8-9
▶ Förderung der Luftfahrt	
Luftrecht	10-12
▶ Der Flugleiter...	
Flugsicherung	14-15
▶ Weniger Lärm über Frankfurt?	
Buch Rezension	16-17
▶ Flugfeld Puchheim	
Luftrecht	18
▶ Erstes Luftfahrt-Urteil	
Luftrecht-Steuerrecht	19
▶ Landesteuer	
Aktuelles	20-21/24
▶ Restaurierung von Militärjets	
Historie	22-23
▶ Rhön Flugwettbewerb 1935	
Sachverständigenpraxis	25
▶ Triebwerksschäden	
Flugbetrieb	26-27
▶ Zylinder von Flugmotoren	
Flugbetrieb	28/30
▶ Die Haftung des Sachverständigen	
Was zum Schmunzeln	31
▶ Neues aus unserer Schmunzelecke	
▶ Impressum	(15)
▶ Titel: Foto ILA 2006 Berlin	
▶ U4: Foto ILA 2006 Berlin	

A380 – Zwischenfall zu den Akten legen?

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugtechnik

Autor:
Werner Fischbach



Über das spektakuläre Ereignis vom 4. November, als bei einem A380 der Qantas nach dem Start in Singapur eines der Rolls-Royce Trent 900 - Triebwerke explodierte und Teile davon die linke Tragfläche und wohl auch den unteren Bereich des Flügelkastens durchschlugen hatten, wurde bereits ausführlich berichtet. Deshalb kann auf eine Schilderung dieses Vorfalles verzichtet werden. Qantas, Airbus, Rolls-Royce und die EASA haben unmittelbar danach entsprechende Sicherheitsmaßnahmen getroffen, und die australische Unfalluntersuchungsbehörde ATSB (Australian Transport Safety Bureau) hat inzwischen einen ersten einleitenden (preliminary) Untersuchungsbericht vorgelegt.



Das explodierte Triebwerk No. 2 des Qantas A380

(Foto: ATSB)

Die Ursache für den schwerwiegenden Triebwerksbrand ist weitgehend bekannt. Nach den Erkenntnissen des ATSB führte ein Konstruktionsfehler in einer Ölleitung zu einem Ermüdungsbruch, so dass auslaufendes und im Triebwerk entzündetes Öl zu einer Explosion bei einer Turbinenscheibe (IT Turbine Disk) geführt hatte. Da der Defekt bei normalen Wartungsarbeiten nicht zu erkennen ist, hat das ATSB eine Sicherheitsempfehlung (AO-2010-089-SR-012) herausgegeben, nach der sich Rolls-Royce dieses Sicherheitsproblems annehmen und erforderliche Maßnahmen ergreifen soll, um eine sichere Flugdurchführung von mit Rolls-Royce Trent 900 ausgerüsteten Verkehrsflugzeugen zu gewährleisten. Qantas hatte nach dem Zwischenfall ihre A380-Flotte zunächst einmal stillgelegt und Inspektionen der Trent 900 - Triebwerke durchgeführt. Lufthansa und Singapore Airlines, deren A380 ebenfalls mit Trent 900 ausgerüstet sind, setzen allerdings eine schubärmere Version dieses Triebwerks ein. Inzwischen haben die A380 der australischen Fluggesellschaft den Betrieb wieder aufgenommen. „Das Problem ist mittlerweile vollständig ausgeräumt. Rolls-Royce, die Behörden

und unsere eigenen Experten sind damit zufriedengestellt“, erklärte der Vorstandsvorsitzende von Qantas. Rolls-Royce musste allerdings Federn lassen. Die Kosten für die Triebwerksexplosion wurden von dem Unternehmen auf 56 Mio. britische Pfund (66 Mio. Euro) beziffert. Mit anderen Worten: das Problem ist gelöst und kann zu den Akten gelegt werden.

Kritik und Fragen der IFALPA

Allerdings dürfte der Verband der Internationalen Pilotenvereinigungen IFALPA (International Federation of Air Line Pilots' Associations) damit nicht so richtig zufrieden sein. Denn dieser Zwischenfall, so meint die IFALPA, ruft einige Fragen hervor, die sowohl Zulassungs- und Regulierungsbehörden als auch die Sicherheits- und Ausbildungsabteilungen der Luftfahrtgesellschaften in Unruhe versetzen könnten. Und er kritisiert auch das Airbus-Mantra, nach dem ihre Flugzeuge so smart sind, dass auch eine unerfahrene Cockpitcrew aus Nigeria damit ohne weiteres klar kommen würde. Zumindest wenn diese die Tragflächen bis zum Einschalten des Auto-

piloten gerade halten könnte, um dann sklavisch den Anweisungen des brillanten und idiotensicheren ECAM-Systems zu folgen, das ihr (der unerfahrenen Besatzung) dann mitteilt, was falsch läuft und was sie nach dessen (des ECAM-Systems) Anweisungen zu tun hätte. Denn damit werde alles wieder gut. ECAM steht für „Electronic Centralized Aircraft Monitor“, der bei diesem Zwischenfall eine nicht ganz unerhebliche Rolle spielen sollte.

Nun wählen die Vertreter von Berufsorganisationen hin und wieder deftige Worte, mit denen sie sich aus der Masse der sonstigen Verlautbarungen herausheben versuchen. Da sollte man nicht jedes Wort unbedingt auf die Goldwaage legen. Aber bei ihren Kommentaren zu dem A380-Vorfall bringt IFALPA gewichtige Gründe vor, die durchaus Gehör finden sollten. Wobei man den Pilotenvertretern sicherlich zustimmen kann, dass der Begriff „Zwischenfall“ eigentlich eine etwas verharmlosende Bezeichnung für das ist, was sich da in Singapur und über dem angrenzenden Indonesien zugetragen hat. Nach ihrer Meinung war es lediglich Glück, dass

dieser Vorfall nicht in einer Katastrophe wie jener von Sioux City endete. Denn da hatte sich die Besatzung einer United DC-10 nach einem totalen Hydraulikausfall entschlossen, auf dem Flughafen von Sioux City eine Notlandung auszuführen. Das wäre auch fast gelungen, aber nach der Landung berührte die rechte Tragfläche den Boden. Die DC-10 schleuderte nach rechts, überschlug sich und fing Feuer. 110 der insgesamt 285 Passagiere sowie eine Flugbegleiterin kamen damals ums Leben. Dass es in Singapur wesentlich glimpflicher abging, führt die IFALPA auf das moderne Design und die Redundanz des A380 sowie auf die erfahrene Cockpitcrew zurück. Das Cockpit war reichlich besetzt. Neben dem Kapitän, einem sehr erfahrenen Copiloten (Erster Offizier) und einem erfahrenen ehemaligen Militärpiloten als Zweiter Offizier befanden sich noch zwei weitere Kapitäne im Cockpit. Einer davon befand sich in der Ausbildung zum „Check-Captain“ und ein weiterer, der diesen überwachte. Ob dies einem, auf dem A380 „neuen“ Kapitän mit einem weniger erfahrenen Co-Piloten auch so gut gelungen wäre?

Nachdem über die Schwierigkeiten an Bord des A380 bereits ausführlich berichtet wurde, soll in diesem Beitrag nicht mehr darauf eingegangen werden. Doch bevor die Beschwerde- oder Mängelliste der IFALPA zumindest in den wichtigsten

Punkten aufgeführt werden soll, darf die Rolle des ECAM nicht unterschlagen werden. Insgesamt 54 Fehlermeldungen hatte die Cockpitcrew abzuarbeiten. Wobei einige vom ECAM vorgeschlagene Lösung nicht logisch erschienen. Der Erste Offizier hatte übrigens die Stoppuhr gestartet, als die ersten Meldungen auf dem Monitor erschienen. Als die Piloten alle abgearbeitet hatten, waren 50 Minuten vergangen. Und ein weiterer Umstand sollte erwähnt werden. Als die Besatzung die Werte für die Anflug- und Landegeschwindigkeit mit Hilfe des „Electronic Flight Bags“ ermitteln wollte, war dies zunächst nicht möglich. So mussten die Piloten acht Eingaben vornehmen, um die notwendigen Daten zu ermitteln. Die vorgeschlagene Anfluggeschwindigkeit betrug 167 Knoten, so dass eine Landestrecke von 3 850 Meter erforderlich wurde. Bei einer Pistenlänge von 4 000 Metern!

Bei ihrer Analyse zu diesem Vorfall stellt die IFALPA eine Reihe von Fragen, die nach ihrer Meinung diskutiert werden müssen. Sie betreffen sowohl das Design eines Flugzeugs, die Betriebsverfahren und die Ausbildung bzw. die Erfahrung der Piloten. Hier sind die wichtigsten:

- ▶ Sollten Verkehrsflugzeuge so konstruiert werden, dass sie eine Triebwerksexplosion überstehen können oder ist dies nicht praktikabel?

➔ Fortsetzung auf Seite 6



Die A380-Flotte der Qantas befindet sich wieder im Einsatz
Foto: Airbus Industrie)

Cable Management by OBO Intelligente Flughafen-Lösungen für die Daten- und Infrastruktur



Foto: DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Anspruchsvolle Flughäfen

Hier bewähren sich OBO Systeme überall auf der Welt seit vielen Jahren durch Funktionssicherheit, Zuverlässigkeit und Flexibilität. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für die reibungslose und sichere Funktion hochkomplizierter technischer Anlagen und Einrichtungen. Tag für Tag. Jahr für Jahr. Lange Wege. Komplexe Strukturen. Aufwändige Technik. Enormer Energiebedarf. Strenge Sicherheitsbestimmungen. Flughafen-Projekte sind stets eine besondere Herausforderung für die Elektroinstallation. Dort, wo sich Tag für Tag viele Menschen aufhalten, muss die Funktion von elektrischen Anlagen, Kommunikationseinrichtungen und Datennetzen auch unter extremen Bedingungen gewährleistet sein.

Die professionellen Systeme des OBO Cable Management sind für die hohen Anforderungen anspruchsvoller Flughafen - Projekte wie Dortmund, Frankfurt, Athen, Paris, München, Zürich, in vielen deutschen und internationalen Metropolen ausgelegt.

OBO BETTERMANN-Kundenservice:
Tel.: 0 23 73 / 89 - 15 00 · E-Mail: info@obo.de
www.obo.de

OBO
BETTERMANN

THINK CONNECTED.



Das explodierte Triebwerk No. 2 des Qantas A380

(Foto: ATSB)

- ▶ Ist es möglich, Überwachungssysteme zu entwickeln, die vor einem bevorstehenden katastrophalen Ausfall warnen?
- ▶ Rolls-Royce hat ein Selbstschutzsystem erwähnt, mit dem Triebwerke automatisch abschalten, um die Auswirkungen einer Explosion zu minimieren. Wie sollen diese eingebaut werden und wie wird die Besatzung auf eine derartige Abschaltung hingewiesen? Wie kritisch ist eine derartige unvorhersehbare Abschaltung und wie hoch wäre die Rate von Fehlalarmen?
- ▶ Weshalb sind Systeme ausgefallen, die offensichtlich nicht mit der Triebwerksexplosion zu tun haben?
- ▶ Sind moderne Luftfahrzeuge so komplex, so dass sich Ausfälle einzelner Komponenten auch auf andere Systeme auswirken und so zur Verwirrung bei den Piloten führen können?
- ▶ Wenn bei einem Triebwerksbrand die Besatzung wegen einer ausge-

- fallenen elektrischen Verbindung die Feuerlöscheinrichtung des Triebwerks nicht betätigen kann, kann dieses System dann als redundant und effektiv bezeichnet werden?
- ▶ Das ECAM zeigte viele Fehlermeldungen an. Immer wiederkehrenden Alarmmeldungen haben die Besatzung abgelenkt und die Notwendigkeit, sie zu löschen, haben von vielen durchzuführenden Maßnahmen (Verfahren) abgelenkt. Wäre da ein „semi-permanent cancel mode“ sinnvoll?
- ▶ Hat ECAM die Alarmmeldungen entsprechend in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit richtig ausgegeben? Einige Meldung waren den Umständen entsprechend nicht korrekt (z.B. Kerosin in leckende Tanks zu pumpen).
- ▶ Ist der moderne Trend, alle von ECAM vorgeschlagenen Aktionen ausführen zu müssen, zu zeitaufwendig, so dass sich dies auf der Priorität, das Flugzeug zu fliegen und zu landen, nachteilig auswirkt?

- ▶ Sollte es abgekürzte ECAM-Verfahren geben, mit denen ein sicherer Modus für eine sichere Landung im Fall einer Notlandung hergestellt werden kann?
- ▶ Die Crew des Qantas A380 war sehr erfahren. Sollten derartige Notfälle bei der Crewzusammenstellung berücksichtigt werden? Zum Beispiel einen jungen Co-Piloten mit einem noch „neuen“ Kapitän zusammen einzusetzen?
- ▶ Die Besatzung hat sich bei der Abarbeitung der vielfachen und komplizierten ECAM-Meldungen sehr routiniert gezeigt. Sollte deshalb die Crew-Resource-Ausbildung dahingehend modifiziert werden, so dass eine Besatzung die außergewöhnliche Art eines Notfalls erkennen kann und deshalb nicht sklavisch den Checklisten folgt?

Ein Menge kritischer Fragen, die da von der IFALPA gestellt wurden. Auf die Antworten kann man gespannt sein.

© Werner Fischbach

Hervorragende Verbindungen zum internationalen Versicherungsmarkt. Umfassende Spezialkenntnisse. Jahrzehntelange Erfahrung. Für eine optimale Absicherung. Angebots-Anforderung online: www.axelneumann.de

AXEL NEUMANN
Versicherungsmakler GmbH

Hauptstraße 19, D-72124 Pliezhausen
Tel. +49 71 27-9 75 40, Fax +49 71 27-97 54 44
info@axelneumann.de



Ausbildungsseminar Luftfahrt-Sachverständige

Montag, 29. August bis Freitag, 2. September 2011,

im Transferzentrum focus Hochschule Karlsruhe, Moltkestr. 30/L, 76133 Karlsruhe

Informationen und Anmeldungen unter vorstand@luftfahrt-sv.de und auf der AERO Friedrichshafen am VdL-Stand A4-304.

Über Merkwürdigkeiten in der Allgemeinen Luftfahrt

Die Stimme der „WUT-Bürger“ meldet sich

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
Rolf-Rainer Barenberg



Wie lange lässt sich der „WUT-Bürger“ Unsinn und Schlamperei in der Luftfahrt noch gefallen? wann ist das Maß endgültig voll?! Lassen Sie mich Ihnen der Reihe nach die einzelnen Unzuträglichkeiten schildern und bilden Sie sich dann eine eigene Meinung.

Fall 1) Das BAF, auch Bundesamt für Flugsicherung genannt.

Es geschah an einem schönen Sommertag im Jahre 2009, also immerhin vor 2 ½ Jahren. In Karlsruhe/Baden-Baden herrschte das schiere Chaos nachdem die Haupt-Landebahn geschlossen worden war und der Flugverkehr mehrere Monate über den Rollweg abgewickelt werden musste. Nachdem nicht nur die Airliner versuchten, mit mehr oder weniger Glück „ihren“ Weg durch das Gewirr zu finden. Übertretungen, um dies vorweg zu nehmen, wurden großzügig behandelt und allesamt von der Behörde eingestellt. Dem kleinen lästigen Privatpiloten, dem hat man allerdings mal gezeigt, was Ordnung im Chaos ist, und man hat ihn nicht nur verbal, sondern auch nach 2 ½ Jahren kräftig durch entsprechende Bußgelder spüren lassen, wer hier zu disziplinieren ist. Als sich der Privatpilot verrollt hatte, sah man die Chance gekommen, um zuzuschlagen. Mir der Begründung „He ist a very old Pilot“ wies man den Jet an durchzustarten. Dies war nicht zu beanstanden. Die Einsichtnahme in die Ermittlungsakte ergab jedoch, dass sich dieser Sachverhalt nicht aus der angeblich richtigen Wiedergabe des Sprechverkehrs ergibt, sondern nur aus den abgehörten Bändern, deren Richtigkeit und Vollständigkeit man zuvor bescheinigt hatte! Auch warf man dem Piloten vor, seine Lizenz sei abgelaufen. Die ausländischen Lizenzen waren voll gültig. Auch warf man ihm vor, dass er vor dem Start kein PPR eingeholt habe. Der Vorfall ereignete sich im Sommer 2009. PPR war erforderlich nach einem Info-Blatt, das der Flughafen selbst an alle Piloten verteilt hatte, bis zum Herbst 2008. Aus der Akte ergibt sich weiterhin, dass der Pilot kein Englisch spreche und nur sehr schlecht Deutsch.

Da fragt sich der Leser dieser Akte, wie haben sich der Lotse und der Pilot und in welcher Sprache wohl unterhalten. Immerhin der Pilot ist deutscher Staatsangehöriger und im Besitze eines amerikanischen CPL. Wie er das wohl alles geschafft hat. Mit der Begründung, es laufe ein Ermittlungsverfahren gegen ihn, wird dem Piloten seit 2 ½ Jahren die Ausstellung eines neuen deutschen Scheines verweigert. Die Behörde handelt hier ja wohl grob rechtswidrig und mit Vorsatz.

Fall 2) Flugplatz Braunschweig

Hier hat sich die Behörde im Zusammenspiel zwischen TÜV-Nord Akademie und dem Flugplatz Braunschweig GmbH eine besonders dreiste Abzocke einfallen lassen. Dort wird jetzt von allen Ausweisinhabern, die Zugang zu dem Flugplatz und damit zu ihrem Luftfahrzeug und einen Ausweis zu diesem Zwecke haben möchten, nach der Luftsicherheitsschulungsverordnung ein dreistündiger Kurs mit anschließendem Abschlusstest verlangt. Einen Ausweis bekommt aber nur, wer den Test besteht und 45,00 € bezahlt. Die Damen und Herren haben aber auch sofort vorgesorgt, indem sie sogleich mitteilten, dass dieses „Abzocker“-Papier nach fünf Jahren verfällt und daher alle fünf Jahre erneuert werden muss.

Fall 3) Prüfung beim LBA

In der schriftlichen Prüfung für die Instrumentenflugberechtigung wird Folgendes abgefragt: „Das GPS-Navstarsystem sendet auf zwei kodierten Kanälen Daten an die Empfänger. Die zivile Luftfahrt kann davon nur einen Kanal, L 1 genannt, nutzen. Welcher Fehler könnte korrigiert werden, wenn sie zwei Kanäle nutzen könnten?“. Alles klar. Wieso, Sie verstehen diese Frage nicht? Ist doch klar. Sie haben etwas völlig Unsinniges gelernt und wir wollten dies einmal abprüfen! So trainiert man halt Piloten in der BRD.

Fall 4) Nochmals LBA

Mit dem Nfl II 71-10 wird das Nfl 60/06 zurückgezogen, und den Piloten wird bis zum 31.12.2013 Gelegenheit gegeben, neue Papiere für ihr IHP einzureichen. Die Lufttüchtigkeit, um die es hier geht, ist auch für uns Piloten/Flugzeughalter sicherlich wichtig. Wenn man uns aber jetzt damit zwingt, ein neues IHP zu entwickeln, dann ist dies wohl mehr als unverschämte, denn auf die Piloten/Flugzeughalter kommen etwa geschätzte Kosten von ca. 2.000,00 € zu. Wer verzapft wohl diesen Mist und wer wird denn von wem zu Rechenschaft gezogen?

Ihnen allen einen schönen fliegerischen Sommer.

Ihr „WUT-Bürger“ Rolf-Rainer Barenberg

PERMANON

Permanon Aircraft Protect and Fly.

Permanon GmbH
 > Winterstetten 53
 > 88299 Leutkirch, Germany
 > Tel. +49 75 67 - 15 63
 > Fax + 49 75 67 - 10 31
 > info@permanon.de
 > www.permanon.com

Vorbildliche Förderung der Luftfahrt – in Vilshofen

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugplätze

Autor:
Wolfgang Hirsch



Wer die jahrelangen Anfeindungen und Verleumdungen der Flugplatzgegner in „Fürsty“ (Fürstenfeldbruck) verfolgt hat, so zuletzt aktualisiert im Editorial des AOPA-Letters 01/11, wird es nicht glauben können, dass in demselben Bundesland Bayern seit Jahrzehnten ein Zweckverband der Gemeinden Passau und Vilshofen besteht, der nicht nur Betreiber des Verkehrslandeplatzes Vilshofen ist, sondern die Luftfahrt durch eine Verdoppelung seiner Jahresumlage fördert

und Anreize für mehr Landungen durch eine jeweils kostenlose zehnte Landung bietet. Ein Ausflug nach Vilshofen lohnt sich immer: Gepflegter Platz parallel zur Donau, freundliche Flugleitung, exzellente Bewirtschaftung, renommierter LTB unseres Mitgliedes Wolfgang Rieger am Platz und – wen es in die „Ferne“ zieht – ein kurzer Spaziergang über die Donaubrücke, und schon ist man im idyllischen Städtchen mit netten Cafés, Gaststätten und preiswerten Übernachtungsmöglich-

keiten. Es bieten sich kleine Wanderungen in der unmittelbaren Umgebung an. Mit Zustimmung der Passauer Neuen Presse wird deren Artikel vom 20.11.2010 daher unseren Lesern zur Kenntnis gebracht.

Flugplatz-Zweckverband bessert seine Finanzen auf

Erhöhung der Landegebühren und der Verbandsumlage beschlossen – Anreize für mehr Landungen schaffen.



Nur die Donau trennt den Flugplatz von der Gemeinde Vilshofen – und keiner regt sich auf

(Foto: Helmuth Rücker PNP)

Flugplatz-Zweckverband bessert seine Finanzen auf

Erhöhung der Landegebühren und der Verbandsumlage beschlossen – Anreize für mehr Landungen schaffen

Vilshofen. Die Haushaltslage des Zweckverbandes Verkehrslandeplatz Passau-Vilshofen ist angespannt. Um die Finanzen zu verbessern, ist die Verbandsversammlung in ihrer letzten Sitzung im Vilshofener Rathaus dem Vorschlag des Rechnungsprüfungsausschusses nachgekommen und hat sowohl die Landegebühren als auch die Verbandsumlage erhöht. In der Versammlung unter Vorsitz des Verbandsvorsitzenden Landrat Franz Meyer erläuterte Verbandsrat Horst Wipplinger das Ergebnis der Rechnungsprüfung

und wies darauf hin, dass das Jahr 2009 mit einem Verlust von 24 112 Euro abgeschlossen werden musste. Unter anderem sei daran die Überschreitung der veranschlagten Personalkosten, bedingt durch höheren Arbeitszeitaufwand der Flugleiter, schuld. Dazu Landrat Meyer: „Sicherheit hat Vorrang und die muss natürlich auch bezahlt werden“. Der Rechnungsprüfungsausschuss, so Horst Wipplinger weiter, sei zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Erhöhung der Landegebühren und der Verbandsumlage unumgänglich

sei und schlug eine solche vor. Wie Zweckverbands-Geschäftsleiter Xaver Dorfner erläuterte, wird man heuer rund 65 000 Euro an Landegebühren einnehmen. Diese Gebühren werden seit Jahren regelmäßig der Kostenentwicklung angepasst und orientieren sich an den Landegebühren der benachbarten Verkehrslandeplätze. Zuletzt wurden sie am 1. Januar 2009 erhöht.

Nach kurzer Aussprache wurde beschlossen, die Landegebühren zum 1. Januar 2011 um fünf Prozent zu erhöhen. Außerdem wird

von umliegenden Flugplätzen eine Praxis übernommen, mit der ein Anreiz geschaffen wird, Vilshofen anzufliegen: Bei zehn Landungen ist eine Landung gratis. Dies gilt allerdings nicht für gewerbliche Flüge. Außerdem wird Fluglehrern bei 25 Landungen ein Bonus von fünf Euro in Form eines Verzehrgutscheins im Flugplatzrestaurant gewährt und der Wirt des Restaurants steuert einen weiteren Fünf-Euro-Gutschein bei. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, dass auswärtige Fluglehrer vermehrt nach Vilshofen fliegen und hier mit



Mehr Flugzeuge auf die Vilshofener Landebahn bringen soll ein neues Rabattsystem: Bei zehn Landungen ist eine gratis. – F.: Rücker

ihren Flugschülern möglichst viele Landungen üben. Einstimmig verabschiedet wurde der Haushalt des Zweckverbandes für das nächste Jahr. Darin enthalten ist eine Erhöhung der Verbandsumlage von 60 000 auf 120 000 Euro, so wie dies der Rechnungsprüfungsausschuss vorgeschlagen hatte. Bei der Verbandsversammlung gab es eine Premiere: Erstmals nahm Verkehrs-Staatssekretär Andreas Scheuer als Vertreter eines verhinderten Passauer Verbandsrates daran teil. – ba



Mehr Flugzeuge auf die Vilshofener Landebahn bringen soll ein neues Rabattsystem: Bei zehn Landungen ist eine gratis. (Foto: Helmuth Rücker PNP)

Vilshofen. Die Haushaltslage des Zweckverbandes Verkehrslandeplatz Passau-Vilshofen ist angespannt. Um die Finanzen zu verbessern, ist die Verbandsversammlung in ihrer letzten Sitzung im Vilshofener Rathaus dem Vorschlag des Rechnungsprüfungsausschusses nachgekommen und hat sowohl die Landegebühren als auch die Verbandsumlagen erhöht.

In der Versammlung unter Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden Landrat Franz Meyer erläuterte Verbandsrat Horst Wipplinger das Ergebnis der Rechnungsprüfung und wies darauf hin, dass das Jahr 2009 mit einem Verlust von 24 112 Euro abgeschlossen werden musste. Unter anderem sei daran die Überschreitung der veranschlagten Personalkosten, bedingt durch höheren Arbeitszeitaufwand der Flugleiter, schuld. Dazu Landrat Meyer: „Sicherheit hat Vorrang und die muss natürlich auch bezahlt werden“. Der Rechnungsprüfungsausschusses, so Horst Wipplinger weiter, sei zu dem Ergebnis gekommen, dass eine Erhöhung der Landegebühren und der Verbandsumlage unumgänglich sei und schlug eine solche vor. Wie Zweckverbands-Geschäftsleiter Xaver Dorfner erläuterte, wird man heuer rund 65.000 Euro einnehmen. Diese Gebühren werden seit Jahren regelmäßig der Kostenentwicklung angepasst und orientieren sich an den Landegebühren der benachbarten Verkehrslandeplätze.

Zuletzt wurden sie am 1. Januar 2009 erhöht.

Nach kurzer Aussprache wurde beschlossen, die Landegebühren zum 01. Januar 2011 um fünf Prozent zu erhöhen. Außerdem wird von umliegenden Flugplätzen eine Praxis übernommen, mit der ein Anreiz geschaffen wird, Vilshofen anzufliegen: Bei zehn Landungen ist eine Landung gratis. Dies gilt allerdings nicht für gewerbliche Flüge. Außerdem wird Fluglehrern bei 25 Landungen ein Bonus von fünf Euro in Form eines Verzehrgutscheins im Flugplatzrestaurant gewährt und der Wirt des Restaurants steuert einen weiteren fünf Euro-Gutschein bei. Damit soll ein Anreiz geschaffen werden, dass auswärtige Fluglehrer vermehrt nach Vilshofen fliegen und hier mit ihren Flugschülern möglichst viele Landungen üben.

Einstimmig verabschiedet wurde der Haushalt des Zweckverbandes für das nächste Jahr. Darin enthalten ist eine Erhöhung der Verbandsumlage von 60 000 auf 120 000 Euro, so wie dies der Rechnungsprüfungsausschuss vorgeschlagen hatte.

Bei der Verbandsversammlung gab es eine Premiere: Erstmals nahm Verkehrs-Staatssekretär Andreas Scheuer als Vertreter eines verhinderten Passauer Verbandsrates teil.

© Wolfgang Hirsch

The people on the ground who keep you in the air.

www.airbp.com

Besuchen Sie uns auf der Aero Friedrichshafen vom 13.04. – 16.04.2011



Der Flugleiter: „Platzwart“ oder „Amtsperson“?

– Eine Anregung zum Nachdenken...

Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
Gerhard Rapp



Ein Tag wie viele an einem Verkehrslandeplatz in Deutschland – und eine Landung mit katastrophalen Folgen:

Der Flugleiter – kein Beauftragter für Luftaufsicht – befindet sich in einem vom Halter des Landeplatzes eingerichteten Raum in einem Gebäude, aus dessen Fenster die Einsehbarkeit der Start- und Landebahn eingeschränkt und der Anflugsektor nicht einsehbar ist. Über Funk meldet der Pilot einer Cessna 172, der von einem Passagierflug in der Umgebung zurückkommt, „langes Endteil“. Etwa im gleichen Zeitraum meldet der Pilot einer Cessna 206, der Fallschirmspringer abgesetzt hatte und auf dem Rückflug zum Flugplatz war, über Funk „Queranflug“. Der Flugleiter reagiert auf diese Meldung mit einem „Doppelklick“.

Im Landeanflug beider Flugzeuge kommt es wenige Meter vor der Piste in einer Flughöhe von etwa 3 m zu einer Kollision. Die C 206 berührt dabei mit ihrem Propeller die hintere Rumpfschnecke der C 172. Dadurch wird das Leitwerk der C 172 abgetrennt und diese schlägt am Boden auf. Pilot und Passagiere erleiden schwere Verletzungen. Die C 206 kann mit Beschädigungen am Propeller und am rechten Auspuffrohr landen.

In einem Rechtsstreit hatte das Brandenburgische OLG über die Schadensersatzansprüche der Passagiere der C 172 zu befinden. Beklagte waren der Pilot der C 172, der Pilot der C 206 sowie die Betreiberin des Flugplatzes, die den Flugleiter eingesetzt hatte. Mit Urteil vom 30. 01.2001 (Az. 2 U 162/96) erkannte das OLG auf eine Haftung des Piloten der C 172 als Luftfrachtführer innerhalb der dafür vorgesehenen Höchstgrenzen, verneinte jedoch eine Verschuldenshaftung aus § 823 BGB, weil ihm grobe Fahrlässigkeit nicht nachgewiesen werden konnte. Die fehlende Entlastung hinsichtlich der Haftung

als Luftfrachtführer begründete das OLG im Wesentlichen mit dem Anflug über das lange Endteil, durch den die Übersicht über den Flugplatzverkehr stark eingeschränkt gewesen sei und der somit zur Gefahr einer Kollision beigetragen habe. Außerdem sei nicht auszuschließen, dass der Pilot der C 172 bei sorgfältiger Beobachtung des Luftraums und des Funkverkehrs die C 206 rechtzeitig habe erkennen und so den Unfall hätte vermeiden können.

Auch der Pilot der C 206 wurde zu Schadensersatz verurteilt. Seine Haftung entnahm das Gericht § 823 Abs. 1 BGB. Den hierfür erforderlichen Fahrlässigkeitsvorwurf begründete das Gericht damit, dass der Pilot der C 206 die Meldung des Piloten der C 172, er sei im langen Endteil, habe hören müssen, wenn er den Funkverkehr ordnungsgemäß verfolgt hätte. Solange er dieses Flugzeug nicht sah, habe er zumindest damit rechnen müssen, dass es sich in gefährlicher Nähe zu seinem eigenen Flugzeug befinden könnte und deshalb davon hätte absehen müssen, seinen Landeanflug fortzusetzen.

Ob diesen Schlussfolgerungen des Gerichts, die auf einer umfassenden und nicht einfach zu würdigenden Beweisaufnahme zustande kamen, in jeder Hinsicht gefolgt werden kann, soll nicht weiter erörtert werden, da es sich insoweit im Wesentlichen um die Würdigung von Tatsachenfeststellungen handelt. Interessanter ist dagegen die rechtliche Behandlung der von den Verletzten gestellten Ansprüche gegenüber dem Betreiber des Verkehrslandeplatzes und damit verbunden auch die rechtliche Würdigung des Verhaltens des Flugleiters.

Schadensersatzansprüche gegenüber dem Betreiber des Flugplatzes wies das Gericht ab. Es unterschied dabei zwischen der Verpflichtung des Halters des Verkehrslandeplatzes zur Verkehrssicherung „im Hinblick

auf den Landeplatz“ und der Verkehrssicherung „im Luftraum“. Den Platzhalter betreffe lediglich die Verkehrssicherung im Hinblick auf den Landeplatz, wozu das Rollfeld, das Vorfeld und die Abstellflächen gehörten. Für die Verkehrssicherung im Luftraum, der nach § 21 a LuftVO die Regelung des „Flugplatzverkehrs“, somit den Verkehr in der Platzrunde, auf dem Rollfeld (Start- und Landebahnen) sowie den Rollbahnen außerhalb des Vorfeldes betreffe, sei der Landeplatzhalter nicht zuständig. Zuständig hierfür seien vielmehr die Luftaufsichtsbehörden im Rahmen der Luftaufsicht gem. § 29 LuftVG und im Rahmen des Fluginformationsdienstes die Betriebsdienste der Flugsicherung gem. § 12 der Verordnung über die Betriebsdienste der Flugsicherung. Daran ändere auch nichts, dass im zu beurteilenden Fall und nach damals noch geltendem Recht der Flugleiter auf Vorschlag des Platzhalters „bestellt“, d. h. durch die Luftaufsichtsbehörde bestätigt worden sei. Dadurch seien ihm – anders als bei einem Beauftragten für Luftaufsicht – keinerlei hoheitliche Befugnisse übertragen worden.

Durch die Bestätigung der Funksprüche der beiden Piloten sei keine „Freigabe“ in dem Sinne erteilt worden, die Landung sei ohne Weiteres gefahrlos möglich. Die beiden Piloten seien dadurch nicht von ihrer eigenen Verantwortung für die Landung entlastet worden. Weitergehende Anweisungen, etwa im Sinne einer Lande-Reihenfolge habe der Flugleiter nicht erteilt. Dem Einwand des Piloten der C 206, er habe erwartet, dass der Flugleiter ihn auf ein sich annäherndes anderes Flugzeug aufmerksam gemacht hätte, begegnete das Gericht mit dem Hinweis, er habe sich darauf nicht verlassen dürfen, mangels Mitteilung sei die Landung gefahrlos möglich. Weiter ist das Gericht diesem Einwand nicht nachgegangen, dies wohl angesichts des Umstands, dass der Flugleiter im Prozess nicht mitverklagt war, die rechtliche



Wertung eines solchen Unterlassens seitens des Flugleiters somit prozessual nicht erheblich wurde und angesichts der strengen Abgrenzung von zivilrechtlicher Verkehrssicherungspflicht für den Landeplatz und hoheitlicher Verkehrssicherungspflicht für den Flugplatzverkehr aus Sicht des Gerichts auch gar nicht entscheidungserheblich werden konnte.

Die Tatsache, dass bei einer Fallgestaltung wie derjenigen, die der Entscheidung des Brandenburgischen OLG zugrunde lag, ein Flugleiter keine Einsicht in den Anflugbereich der Start- und Landebahnen haben konnte und der Flugleiter die Piloten der beiden anfliegenden Flugzeuge auch nicht auf eine sich mehr und mehr zuspitzende gefährliche Situation, die sie möglicherweise selbst nicht bemerkten, gar nicht hinweisen konnte, wirft unter haftungsrechtlichen Gesichtspunkten dennoch Fragen auf.

Es stellt sich die Frage, ob die Verantwortlichkeit eines Flugleiters auf einem nicht kontrollierten Flugplatz sich tatsächlich nur auf die Erfüllung von Verkehrssicherungspflichten für das Flugplatzgelände bezieht. Wäre dies der Fall, hätte ein Flugleiter letztlich nicht mehr als die Funktion eines „Platzwarts“, wie sie jedem Grundstücks-

eigentümer zukommt und deren Umfang und Grenzen sich aus den zivilrechtlich zu § 823 BGB entwickelten Grundsätzen ergibt. Die Verantwortlichkeit aus dieser Funktion ginge nicht weiter als z. B. diejenige eines Platzwarts in einem Fußballstadion, der ja auch lediglich dafür zu sorgen hat, dass das Spielfeld gefahrlos benutzt werden kann, nicht aber dafür, wie die Spieler miteinander umgehen.

Die Funktion eines Flugleiters auf einem nicht kontrollierten Verkehrslandeplatz geht jedoch darüber hinaus. Dies ergibt sich schon daraus, dass die Bestellung eines Flugleiters dem Halter eines Verkehrslandeplatzes in der Regel bereits in der Flugplatzgenehmigung entweder unmittelbar oder in Verbindung mit der Auflage, eine Flugplatzbenutzungsordnung aufzustellen, zur Pflicht gemacht wird (§§ 45, 53 LuftVZO). Die über die Funktion eines „Platzwarts“ hinausgehenden Aufgaben des Flugleiters ergeben sich aber auch aus weiteren luftverkehrsrechtlichen Bestimmungen.

Nach § 29 Abs. 1 Satz 1 LuftVG ist die Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung durch die Luftfahrt (Luftaufsicht)

Aufgabe der Luftfahrtbehörden und der Flugsicherungsorganisation.

Nach § 29 Abs. 2 LuftVG können die Luftfahrtbehörden diese Aufgaben auf andere Stellen übertragen oder sich anderer geeigneter Personen als Hilfsorgane für bestimmte Fälle bei der Wahrnehmung der Luftaufsicht bedienen. Eine Übertragung von Aufgaben der Luftaufsicht setzt entweder eine Rechtsverordnung oder einen Verwaltungsakt voraus. Eine Übertragung durch Verwaltungsakt findet z. B. durch die förmliche Bestellung als Beauftragter für Luftaufsicht statt. Eine Übertragung durch Rechtsverordnung wird z. B. durch § 31 c Ziffer 5 LuftVG ermöglicht für die „Aufsicht über den Betrieb von Luftsportgeräten auf Flugplätzen und Geländen, wenn beide ausschließlich dem Betrieb von Luftsportgeräten dienen“.

Bemerkenswert an dieser Regelung ist,

→ Fortsetzung auf Seite 12

Claus-Dieter Bäumer, Dipl.-Ing.
von der Handelskammer Hamburg
öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für Schadensbeurteilung und Bewertung von
Luftfahrzeugen bis 5,7 t MTOW
Telefon: (+49) 40- 410 21 46
Fax: (+49) 40- 44 80 95 89

E-Mail: claus.baeumer@baeumer-luftfahrt.de

dass sich der Gesetzgeber offenbar veranlasst sieht, für den Betrieb von Luftsportgeräten auf ausschließlich dafür dienenden Flugplätzen eine „Luftaufsicht“ vorzusehen, während auf einem Verkehrslandeplatz mit Mischflugbetrieb ein dort auf der Grundlage der Platzgenehmigung eingesetzter Flugleiter allenfalls eine geländebezogene zivilrechtliche Verkehrssicherungspflicht ausüben soll und nach derzeitiger Rechtslage dafür noch nicht einmal mehr durch die Luftfahrtbehörde förmlich „bestellt“ wird, wie dies in § 53 LuftVZO eigentlich vorgesehen ist.

Tatsächlich sind einem Flugleiter jedoch auch ohne förmliche Bestellung Aufgaben der zur Luftaufsicht gehörenden Gefahrenabwehr zugewiesen. Dies ergibt sich aus der nach wie vor geltenden durch den Bundesminister für Verkehr bekanntgegebenen Regelung über die Grundsätze für die Ausübung des Flugplatzinformationsdienstes an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle vom 01.12.1980 (NFL I-1-20/81). Danach wird ein Flugplatzinformationsdienst für den Flugverkehr auf einem Flugplatz „oder in dessen Umgebung“ sowie für den Rollverkehr und den Fahrzeugverkehr auf den Betriebsflächen des Flugplatzes durchgeführt. Darüber hinaus werden durch diesen Flugplatzinformationsdienst verfügbare Fluginformationen auf Ersuchen auch den außerhalb der Platzrunde fliegenden Luftfahrzeugen erteilt. Die Durchführung dieser Aufgaben ist an Flugplätzen mit Luftaufsichtsstelle dieser, an sonstigen Flugplätzen „der örtlichen Flugleitung“ übertragen.

Nach Ziffer 3.1 dieser Regelung hat der Flugplatzinformationsdienst an Flugplätzen ohne Flugverkehrskontrollstelle die Aufgabe, den Luftfahrzeugführer durch Informationen und - soweit erforderlich - durch gezielte Anweisungen bei der Betriebsdurchführung zu unterstützen, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu erhöhen und die Fluglärmbelastung zu mindern. Die Pflichten des Luftfahrzeugführers als Teilnehmer am Luftverkehr sollen dabei unberührt bleiben.

Nach Ziffer 3.2 sollen im Rahmen eines solchen Flugplatzinformationsdienstes u. a. Verkehrshinweise für Flüge an einem Flugplatz „oder in dessen Umgebung“ erteilt werden, um die Luftfahrzeugführer bei der sicheren Durchführung des Fluges, insbesondere bei Start und Landung zu unterstützen. Ergänzend zur Wahrnehmung dieser Aufgaben und zusätzlich nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 sollen in den Fäl-

len, in denen der Fluginformationsdienst durch die örtliche Flugleitung ausgeübt wird, auch Anweisungen für die ordnungsgemäße Durchführung des Flugbetriebes, insbesondere für das Verhalten auf den Start-, Lande- und Rollflächen des Flugplatzes erteilt werden.

Dies deutet darauf hin, dass der Flugleiter auf einem nicht kontrollierten Flugplatz, auch wenn er nicht die Stellung eines Beauftragten für Luftaufsicht als örtliche Luftaufsichtsstelle inne hat, doch neben seinen Verkehrssicherungspflichten für das Fluggelände auch auf öffentlicher Grundlage beruhende Pflichten zur Gefahrenabwehr zumindest im Platzrundbereich haben soll.

Unter diesen Umständen hätte durchaus auch für das Brandenburgische OLG Veranlassung bestehen müssen, im Hinblick auf eine Haftung des Halters des Flugplatzes der Frage nachzugehen, ob der Unfall nicht durch eine entsprechende Einrichtung des Flugleiterbüros mit Sicht auch auf den Anflugbereich der Landeplätze und durch einen Hinweis des Flugleiters über Funk auf eine sich anbahnende Gefährdungssituation hätte vermieden werden können.

Hätte man diese Frage bejaht, wäre weiter zu entscheiden gewesen, ob durch die Übertragung der über die Verkehrssicherungspflicht hinausgehenden Pflicht zu Gefahr vermindern Maßnahmen auch im Luftraum die Haftung nicht nach den Amtshaftungsgrundsätzen des § 839 BGB zu beurteilen wäre. Dies wäre auch ohne förmliche Bestellung des Flugleiters möglich. Denn die sich aus § 29 Abs. 1 LuftVG ergebende Pflicht zur Abwehr von betriebsbedingten Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs ist eine öffentlich-rechtliche Pflicht und Aufgabe. An diesem öffentlich-rechtlichen Charakter ändert sich auch nichts dadurch, dass die eigentlich dafür zuständige öffentliche Stelle sich gleichsam aus ihrer Verantwortung zurückzieht und sie auf eine private Stelle delegiert bzw. gem. NFL I-1-20/81 der örtlichen Flugleitung „anvertraut“. Denn ein öffentliches „Amt“ im Sinne des § 839 BGB ist auch dann anvertraut, wenn der Amtswalter seine Befugnis von einer dazu berufenen Stelle herleitet, ohne dass es auf Art, Zulässigkeit oder rechtliche Wirksamkeit der Übertragung ankommt (so LG Rottweil, Urteil vom 17.12.1969, NJW 1970 S. 474).

Die „Herleitung“ ergibt sich für den Flugleiter aus der dem Landeplatzhalter durch die Luftfahrtbehörde auferlegten Pflicht zum Einsatz eines Flugleiters während des Flug-

betriebes und der Ausgestaltung seiner Aufgaben durch die NFL I-1-20/81. Die Frage „Der Flugleiter: „Platzwart“ oder „Amtsperson“? lässt sich also folgendermaßen beantworten:

► Der Flugleiter auf einem Verkehrslandeplatz hat neben den Verkehrssicherungspflichten für das Flugplatzgelände, die er für den Flugplatzhalter wahrnimmt, zwar kein Recht und keine Pflicht, im Rahmen des Flugbetriebes verkehrslenkende Maßnahmen zu treffen oder insoweit Anweisungen zu erteilen oder Verfügungen zu erlassen.

► Im Rahmen seiner Tätigkeit als Flugleiter hat er aber als ihm anvertraute öffentliche Aufgabe an- und abfliegende Flugzeuge zu unterstützen, um die Sicherheit des Luftverkehrs zu erhöhen, insbesondere auf mögliche Gefahrensituationen aufmerksam zu machen.

► Der Flugplatzhalter hat dafür zu sorgen, dass dem Flugleiter die für die Wahrnehmung dieser Aufgabe notwendigen Einrichtungen und Mittel zur Verfügung stehen.

► Die Haftung des Flugplatzhalters und des Flugleiters für Pflichtverletzungen bei Wahrnehmung dieser ihm anvertrauten öffentlichen Aufgabe richtet sich nach den Grundsätzen der Amtshaftung gem. § 839 BGB.

► Unter diesen Voraussetzungen ist auf einem Verkehrslandeplatz, der im Rahmen seiner Betriebspflicht als öffentliche Verkehrseinrichtung dient, die Verpflichtung zum Einsatz eines Flugleiters während dieser Betriebspflicht nach wie vor sinnvoll.

► Beschränkt man die Aufgaben eines Flugleiters dagegen auf die Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflichten für den Flugplatzhalter, könnte man auf eine behördliche Verpflichtung zum Einsatz eines Flugleiters verzichten. Denn in einem solchen Fall ergeben sich Grundlagen und Konsequenzen einer Pflichtverletzung bereits aus den Grundsätzen zu Verkehrssicherungspflichten, wie sie die Rechtsprechung zu § 823 BGB entwickelt hat.

© Gerhard Rapp

AERO 2011

Der Verband der Luftfahrtsachverständigen ist auf der diesjährigen AERO vom 13.-16. April 2011 in Friedrichshafen selbstverständlich wieder mit seinem eigenen Stand präsent:

Halle A4 – Stand A4-304

Sie können uns telefonisch wie folgt erreichen:

Wolfgang Hirsch: 0151 12 81 29 72
Rainer Taxis: 0160 95 98 75 75

Sie finden – wie immer – sach- und fachkundige Ansprechpartner für Ihre Luftfahrtbezogenen Fragen.

Wir freuen uns auf ein gegenseitiges Kennenlernen oder Wiedersehen.

Am Samstag, 16. April 2011, ist der Stand von 10:00 h bis ca. 12:00 h allerdings nur „notbesetzt“, da wir während dieser Zeit unsere Jahreshauptversammlung im Raum „Bodensee“ abhalten.



Fragen rund um das Thema „Luftverkehrsrecht“?

Wir haben für Ihre Antworten die passenden Produkte!

Bestellen Sie online unter www.dfs-aviationshop.de, telefonisch unter +49 (0)6103/707-1205 oder persönlich bei unseren Luftfahrtbedarfshändlern.

Luftverkehrsrecht als Papier-Version:
Wichtigste Gesetze und Verordnungen zur Luftfahrt.

LUFTRECHTeBook als Online-Version:
Deutschsprachige Vorschriftensammlung der wichtigsten deutschen, europäischen und internationalen Gesetze und Regelwerke.

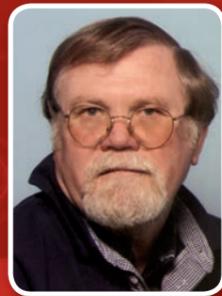
NEU
AIRLAWeBook als Online-Version:
Englischsprachige Vorschriftensammlung der wichtigsten internationalen sowie europäischen Regelwerke inklusive EG-Abkommen, -Verordnungen und -Richtlinien.

Weniger Lärm über Frankfurt?

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugsicherung

Autor:

Werner Fischbach



Am 13. Januar löste die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ein Versprechen ein, das sie einst zusammen mit der Lufthansa und der Frankfurter Flughafengesellschaft Fraport bei der Erörterung zu der neuen Landebahn Nordwest gegeben hatte. Nämlich noch vor der Inbetriebnahme dieser Piste entsprechende lärmindernde Flugverfahren einzuführen. Dabei handelt es sich um drei Projekte, die zum Programm „Aktiver Schallschutz“ gehören und zu denen das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) inzwischen seine Zustimmung erteilt hat. Die drei Verfahren tragen die Titel „Vertikale Optimierung der Abflugrouten“, „Gezielte Bahn- und Routennutzung (Dedicated Runway Operations – DROps)“ und „Segmentierte Anflugverfahren (Segmented RNAV/GPS Approach)“. Was ist darunter zu verstehen?

Bei der gezielten Bahn- und Routennutzung (DROps) sollen, wenn die Wetter- bzw. Windverhältnisse es erlauben, während der Nacht abwechselnd verschiedene Pisten genutzt werden. So sollen in der einen Nacht, genau zwischen 23:00 und 05:00 Uhr, sämtliche Starts auf dem Parallelpistensystem 07L/R bzw. 25L/R und in der darauf folgenden dann auf der als Startbahn West bezeichneten Piste 18 abgewickelt werden. Zusätzlich wurde für diese Piste eine neue Abflugstrecke in Richtung Nordosten eingeführt.

Nun ist diese Idee nicht unbedingt originell; ähnliche Verfahren kommen auch in anderen Teilen der Welt zur Anwendung. Dennoch ergibt sich für die Bewohner bestimmter Nachbargemeinden eine Entlastung. Zumindest für eine Nacht. Doch letztlich hat dieses Verfahren nicht unbedingt etwas mit Lärminderung zu tun, sondern mit Lärmverteilung.

Bei der „Vertikalen Optimierung von Startverfahren“ sollen die Piloten nach dem Start eine bestimmte maximale Geschwindigkeit nicht übersteigen, sondern die sich daraus ergebende überschüssige Energie in eine

höhere Steigflugrate umsetzen. Dadurch erreichen bzw. durchfliegen abfliegende Luftfahrzeuge schneller größere Höhen, wodurch weniger Triebwerkslärm am Boden ankommt. Auch dieses Verfahren ist nicht besonders neu. Davon werden jedoch nicht die unmittelbaren Flughafenrainer profitieren, sondern die etwas weiter davon wohnenden Menschen. Aber immerhin – für die wird dieses Verfahren zu einer Minderung des Fluglärms führen.

Segmentierte Anflugverfahren

Im Vergleich zu DROps und der vertikalen Optimierung der Abflugverfahren handelt es sich bei dem „Segmented RNAV (GPS) Approach“ um ein etwas anspruchsvolleres Verfahren. Unter Verwendung der Satelliten- bzw. Flächennavigation können Flugzeuge mit moderner Navigationsausrüstung unabhängig von Funknavigationsanlagen am Boden navigieren. Anstatt das bisher genutzte Instrumentenlandesystem, das ab einer bestimmten Entfernung (normalerweise zehn Seemeilen bzw. ca. 18 km) von der Landepiste entfernt einen Geradeausanflug zur Landepiste erfordert, zu nutzen, können unter Verwendung des satellitengestützten Ground Based Augmentation System (GBAS) „gekrümmte“ Anflugprofile geflogen werden. Durch

das Abfliegen von im Flight Management Systems (FMS) abgelegten Wegpunkten sind die Piloten dann in der Lage, dicht besiedelte Gegenden zu umfliegen.

DFS, Lufthansa und Fraport haben bei ihren Überlegungen, wie die Bevölkerung des Rhein-Main-Gebiets vom Fluglärm entlastet werden kann, derartige Anflüge diskutiert und ließen diese dann durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) auf Tauglichkeit überprüfen. Dabei wurden die für Frankfurt entwickelten Verfahren ganz einfach auf den Flughafen Braunschweig übertragen und im September letzten Jahres von einer B737-700 der Air Berlin erfolgreich auf Tauglichkeit untersucht. Dabei wurde auch noch ein etwas erhöhter Gleitweg von 3,2 Grad erprobt. Nun soll das, was in Braunschweig erfolgreich getestet wurde, in Frankfurt realisiert werden. Zumindest in der Nacht zwischen 23:00 und 05:00 Uhr.

Realistische Lärminderung oder nur der Beweis des guten Willens?

Nun steht natürlich außer Zweifel, dass moderne, mit entsprechenden Navigationssystemen ausgerüstete Luftfahrzeuge wie B737NG oder Airbus der neuesten Generation in der Lage sein werden, diese segmentierten Anflugverfahren zu



Mit einer B737-700 von Air Berlin wurden in Braunschweig die „segmented approach procedures“ auf Tauglichkeit untersucht (Foto: DLR)



Lufthansa Cargo wird zukünftig die neuen Anflugverfahren in Frankfurt nutzen (Foto: LCAC/Wikimedia/CCA-Lizenz)

nutzen. Allerdings stellt sich die Frage, ob alle Luftfahrzeuge, die Frankfurt während der Nacht anfliegen, dazu auch in der Lage sind und ob deren Besatzung diese Verfahren auch nutzen wollen. Was nichts anderes bedeutet, als dass sich die Bevölkerung eventuell auch weiterhin auf nächtlichen Fluglärm einstellen muss. Immerhin hat Lufthansa Cargo bereits erklärt, mit ihren MD-11F zukünftig die segmentierten Anflugverfahren nutzen zu wollen.

Auch die Fluglotsen werden wohl eine Zeitlang benötigen, bis sie das notwendige Gefühl bekommen (und die entsprechende Erfahrung gewinnen), Luftfahrzeuge, die den bisherigen ILS-Anflug nutzen, und jene, die den „segmented approach“ anwenden, so zu führen, dass sie im Endanflug dann nach den vorgeschriebenen Kriterien gestaffelt sind. Natürlich können die Controller dies im Simulator üben. Aber zwischen einem Simulator und der Realität besteht bei der Flugsicherung ein nicht zu unterschätzender Unterschied. Aber die Controller werden nach einiger Zeit damit schon klar kommen.

Allerdings müssen anfliegende Luftfahrzeuge spätestens in einer Höhe von 1000 Fuß über Grund ihre Landekonfiguration eingenommen haben. Dies entspricht bei einem Gleitwinkel von drei Grad einer Entfernung von etwas mehr als drei Seemeilen (ca. 5,6 km) von der Piste. Um diese Bedingung erfüllen zu können, werden anfliegende Luftfahrzeuge bei einer Entfernung von fünf bis sechs Seemeilen (ca. 9,3 bis 11,1 km) auf den Endanflugkurs eindrehen müssen.

Für die unmittelbaren Flughafenrainer wird sich deshalb durch die segmentierten Anflugverfahren nichts ändern. Sie werden weiterhin dem Lärm anfliegender Luftfahrzeuge ausgesetzt sein. Bei den „Segmented RNAV (GPS) Approaches“ handelt es sich deshalb - wie bei DROps - weniger um Lärminderung, sondern vielmehr um

Lärmverteilung. Ob diejenigen, die mehr als zehn Kilometer vom Flughafen entfernt wohnen, die zu erwartende geringere Lärmbelastung auch so empfinden und dies auch zu würdigen wissen, steht auf einem anderen Blatt. Denn für viele dürfte es wohl keinen großen Unterschied machen, ob anfliegende Flugzeuge nun über sein Haus donnern oder in einem Abstand von ein oder zwei Kilometern daran vorbeifliegen. Und wer, aus welchen Gründen auch immer, Vorbehalte gegen den Luftverkehr hegt und sich deshalb vom Fluglärm gestört fühlen möchte, wird sich dann auch weiterhin davon gestört fühlen. Auch wenn der Lärm von der nahe liegenden Straße viel höher ist.

Die lärmindernden Verfahren werden durch entsprechende Messungen auf Effektivität untersucht. Schließlich sollen, positive Ergebnisse vorausgesetzt, DROps und die segmentierten Anflugverfahren zeitlich ausgedehnt, also nicht nur nachts angewendet werden. Und sicherlich werden die Untersuchungen nicht nur in Frankfurt, sondern auch von anderen Flughäfen mit Interesse verfolgt werden. Insbesondere wird man in Berlin, wo die von der DFS ausgearbeiteten Abflugstrecken für den Großflughafen BBI in die Kritik geraten sind, und in Zürich, wo man bereits versucht hat, mit entsprechenden Anflugverfahren den Überflug des deutschen Staatsgebiets zu vermeiden, recht aufmerksam nach Frankfurt schauen.

© Werner Fischbach

Impressum:

Herausgeber:

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Geschwister-Scholl-Straße 8, D-70806 Kornwestheim

Tel. +49 (0) 7154-2 16 54

Fax +49 (0) 7154-18 38 24

E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de

Internet: www.luftfahrt-sv.de / www.aviationnews.de

Verlag, Gestaltung, Anzeigen und Vertrieb:

token GmbH & Co.KG

Ludwigstraße 57, 70176 Stuttgart

Tel: 0711 678 99 0

Fax: 0711 678 99 99

Email: info@token.de

Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: info@aviationnews.de

Redaktion: Rolf-Rainer Barenberg (V.i.S.P.), Lothar Abrakat, Wolfgang Hirsch, Harald Meyer, Helmut Wolfseher.

Lektorat: Vorstand VDL e.V.

Grafik-Design: token GmbH & Co.KG, Jakob Dolderer

Druckvorstufe: token GmbH & Co.KG

Druck: C. Maurer Druck und Verlag

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2011

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

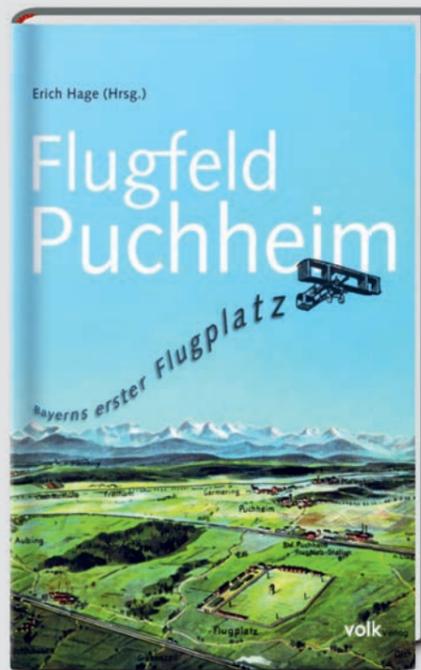
aviation news



Buch - Rezension: Erich Hage (Hrsg.): Flugfeld Puchheim

Verband der Luftfahrtsachverständigen

Autor:
Henning Remmers



dem neuen Nervenkitzel. Das Automobil und die „Flugapparate“ wetteiferten um die Gunst der Massen – wobei die Flugmaschinen eindeutig überlegen waren! Die Piloten waren wirklich tollkühn, und die Zuschauer aus den Städten pilgerten – meistens am Wochenende – hinaus zu den Flugfeldern, um diese „Gruppe von Sports- und Geldleuten“ aus der Nähe bewundern zu können. Am Flugfeld Puchheim waren dies die Lokalmatadoren Otto E. Lindpaintner und der Flugzeugbauer Gustav Otto, Sohn des Miterfinders des später nach ihm benannten Otto-Motors. Die damalige Fliegerei war ein äußerst kostspieliges Hobby – ein „Bruch“, meistens mit einem kapitalen Motorschaden verbunden, konnte schnell zum finanziellen Ruin führen! Die „Akademie für Aviatik“ suchte bereits seit 1909 nach einem für den Flugsport geeigneten Gelände, welches auf dem Oberwiesenfeld gefunden wurde. Da hier aber der Exerzierplatz der Bayerischen Armee lag, kam eine Ausweitung der fliegerisch genutzten Fläche nicht in Frage und man zog nach Puchheim. 1910 konnte das Gelände erworben werden, wobei sich bald der moorige Boden als nicht sonderlich brauchbar erwies, wodurch anfangs der Flugbetrieb erheblich beeinträchtigt wurde, und mitten durch das Flugfeld floss ein Bach mit 1,50 Meter Breite! Sehr günstig war die Lage und die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz – das Flugfeld lag nur einen Kilometer von der Eisenbahnlinie München - Kempten - Lindau entfernt und somit auch für größere Zuschauermengen bequem erreichbar. Das war wichtig, denn die Unternehmer waren auf die Eintrittsgelder angewiesen. Außer der Begeisterung kam noch etwas hinzu: Wie im Ausland waren auch in Deutschland – also auch in Puchheim – die Flugveranstaltungen ein großes gesellschaftliches Ereignis – der Adel voran und das „gutbürgerliche Münchner Publikum“

gleich hinterher – sehen und gesehen werden! Man hatte etwas Neues, um sich zu zeigen: nicht nur die Pferderennen, sondern jetzt auch die Flugveranstaltungen! Aber natürlich standen die Piloten und ihre Maschinen im Mittelpunkt. Die Eröffnung des Flugfeldes Puchheim fand mit einem „Internationalen Flugmeeting“ vom 22. bis 26. Mai 1910 statt – namhafte Flieger aus dem In- und Ausland nahmen daran teil, aber nach den vorgeschriebenen sieben verschiedenen Wettbewerben wurde klar, dass die dabei erzielten Leistungen hinter denen anderer Flugmeetings zurückblieben.

Die Aktivitäten

Heutige Flugplätze sind Ein- und Ausstiegsbahnhöfe des Luftverkehrs – so etwas gab es damals noch nicht, das Publikum wollte etwas erleben! Deshalb war das Flugfeld Puchheim ein Rechteck mit Seitenlängen von 3.750 und 1.250 Metern, an dessen Ecken zu umrundende Pylonen standen. Eine „Runde“ war also 10 km lang, die damaligen „Apparate“ benötigten 10 Minuten 51 Sekunden für diese Streckenlänge. Das gesamte Geschehen erfolgte in diesem Areal, welches mit einer hohen Betonmauer umgeben war, das Publikum saß auf mehreren Tribünen und konnte somit die tollkühnen Männer jederzeit in der gesamten Runde verfolgen. Parallel dazu fanden aber auch schon ab 1911 Rundflugwettbewerbe statt, Überlandflüge z.B. von München nach Berlin, die in 36 Stunden zurückgelegt werden mussten, mit Zwischenlandungen, die meistens vom Wetter, der Technik und dem fliegerischen Glück oder Können bestimmt wurden.

Die Entwicklung

Schon bald wurde klar, dass die Entwicklung mehr von Überlandflügen als vom Abhalten eines Flugmeetings beeinflusst wurde: Für das Publikum verloren die

„Flugfeldrennen“ bald ihren Reiz, das Fliegen war schon zur Selbstverständlichkeit geworden. Einzige Ausnahme hierbei war das Auftauchen von „Kunstflugpiloten“ wie dem Franzosen Adolphe Pégoud, der seine atemberaubenden „Überschläge“ (loopings) erstmals im November 1913 dem begeisterten Publikum in Puchheim vorführte. Auch Mitflüge – einschließlich des Looping! – wurden von ihm für 300 Goldmark angeboten (und durchgeführt). Mörgens wurde das Problem mit dem überastigen und holperigen Gelände in Puchheim bald dadurch gelöst, dass man eine 80 Meter lange Start- und Landebahn aus Holzbohlen verlegte, auf beiden Seiten das Gras besonders gut mähte – das verbesserte die Situation schon beträchtlich! Vier Jahre nur dauerte die Geschichte des Puchheimer Flugfeldes, 1914 nahte das Ende. Fern- und Überlandflüge mit nur einem Start oder einer Landung eines Flugzeuges lockten keine Zuschauermassen an. Das führte für den Luftfahrerverein, der das Flugfeld Puchheim unterhielt, zu großen finanziellen Problemen. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges beendete die Aktivitäten in Puchheim.

Das Autorenteam

Im Sommer 2008 trafen sich Puchheimer Bürger, die ein Interesse an der Heimatgeschichte haben. Sie entschlossen sich zu einer Publikation anlässlich des 100jährigen Jubiläums des Flugfelders Puchheim, das in den Köpfen der örtlichen Bevölkerung vergessen ist. Zum Großteil konnte das Autorenteam auf die Unterlagen ihres Mitglieds Gerhard Niembs zurückgreifen, der seit über 25 Jahren Ansichtskarten, Belege und Informationen zum Flugfeld Puchheim sammelt. Er hatte auch bereits mehrfach eine Ansichtskartenausstellung organisiert. Gerhard Niembs hat nicht nur rund 90% der Abbildungen für das Buch beigezeichnet, sondern auch einen Artikel zum Thema „Piloten in Puchheim“ geschrieben. Der Herausgeber Erich Hage (Jahrgang 1945) war nach einem Studium der Geschichte, Germanistik und Sozialkunde an der Ludwigs-Maximilians-Universität in München 20 Jahre lang Gymnasiallehrer. Er leitete bis zu seiner Pensionierung 2008 insgesamt 14 Jahre lang das Viscardi-Gymnasium in Fürstfeldbruck. Sein Antrieb ist das große Interesse an der örtlichen Geschichte seines Wohnortes Puchheim. Er selbst hat zwei Beiträge mit den Titeln „Schneller, höher, weiter. Puchheim und die Entwicklung der örtlichen Aviatik“ und „Sicherheitsbedenken statt Förderung. Die königlich bayerischen Behörden und das Flugfeld Puchheim“ geschrieben.

Abschließende Bemerkungen

Aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums hat der Volk-Verlag ein Buch präsentiert, in dem sich um den Herausgeber Erich Hage acht weitere Autoren in einer beeindruckenden Arbeit mit dem Flugfeld Puchheim beschäftigen. Zeitliche und historische Hintergründe und Zusammenhänge werden dem Leser verständlich, aber auch spannend vor Augen geführt: Der heutige Flugreisende betrachtet das Flugzeug als selbstverständliches Verkehrsmittel, Flugtage werden immer mehr als Umweltsünde betrachtet und finden kaum noch statt, der Reiz des Fliegens, das Besondere eben, tritt nicht mehr in den Vordergrund, der Betrachter hat den Sinn dafür fast verloren. Und genau das weckt dieses Buch. Wie war das, als vor über 100 Jahren der Mensch sich „anmaßte“, die dritte Dimension zu erobern? Kann man sich das überhaupt noch vorstellen? Man kann, nachdem man dieses Buch gelesen hat, die Begeisterung der damaligen Zuschauer wird verständlich. Wer dieses Buch gelesen hat, versteht die Entwicklung der Fliegerei am Beispiel des Flugfeldes Puchheim erheblich besser. Für den fliegerisch Interessierten eine aktuelle Empfehlung als lesenswertes Geschenk.



Der Herausgeber des Buches und Mitautor Erich Hage bei einer Buchlesung im Puchheimer Kulturzentrum am 4. Oktober 2010
(Foto: Harald Meyer)

Die Buchdetails

Herausgeber: Erich Hage
Autoren: Johann Aigner, Ellen Echtler, Michael Grandtner, Erich Hage, Johannes Haslauer, Hannelore Keil, Gerhard Niembs, Helmut Schubert, Sabine Willner
Seitenumfang: 256
Abbildungen: 138, davon 14 in Farbe
Einband: Kartoniert/Broschiert
Größe: H 23,5 cm, B 16,0 cm, T 1,5 cm
ISBN: 978-3-937200-91-0
Preis: 19,90 Euro
Verlag: Volk-Verlag München, www.volkverlag.de
Weitere Informationen unter: www.flugfeld-puchheim.de

Schadenbeurteilung · Bewertung von Luftfahrzeugen

Luftfahrtsachverständigenbüro

MICHAEL WACKER

Ihr Partner im Rhein-Main-Gebiet

Am Wagenweg 2
D-64521 Groß-Gerau
Regionalstelle SüdWest des VDL

Tel. +49 (0) 61 52 - 95 09 - 48
Fax +49 (0) 61 52 - 95 09 - 49
michael.wacker@luftfahrt-sv.de

SERVICES

GUTACHTEN

ZERTIFIZIERUNG

MANAGEMENT

CONSULTING

Xbirds
THE AVIATION EXPERTS

MAIL: INFO@XBIRDS.AERO

WEB: WWW.XBIRDS.AERO

THE AVIATION EXPERTS COMPANY

Erstes Luftfahrt-Urteil des Reichsgerichts – VI.593/13

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
RA Wolfgang Hirsch



Nachdem mir mein Kollege RA Gerhard Rapp, Neustadt/Weinstraße, ebenfalls Mitglied im AOPA-Arbeitskreis der „Fliegenden Juristen und Steuerberater“, eine Kopie der „Deutsche Luftfahrer Zeitschrift“ vom 23.12.1913 übersandt hatte, wollte ich fast meinen Augen nicht trauen, was dort abgedruckt war: Der Bericht über das erste Urteil des Reichsgerichts (Vorgänger des BGH) über eine Schadensersatzklage anlässlich eines Flugzeugzusammenstoßes in Berlin-Johannisthal, zum Glück in nur etwa 6 – 8 m Höhe. Wie man nachstehend lesen kann, haben sich auch die damaligen Richter am Reichsgericht durchaus sach- und rechtskundig mit den Problemen, die im Zusammenhang mit der „neuzeitlichen Kunst des Fliegens“ bereits damals auftraten, auseinandergesetzt.

Der erste Schadensprozess wegen eines Flieger-Zusammenstoßes vor dem Reichsgericht.

Am 13. März 1913 machte Ingenieur Rettinger, ein noch etwas unsicherer Flieger, auf dem Flugplatz Johannisthal mit einem von dem Fabrikanten Trinks in Berlin gebauten und diesem gehörigen Flugzeug einen Übungsflug. Er befand sich etwa 6 – 8 m über dem Erdboden, als Fluglehrer Schwandt mit seinem Flugschüler Badowski in einem Grade-Eindecker sich gleichfalls zu einem Übungsflug erhob. Beide Flugzeuge stießen in der Luft zusammen, stürzten herunter und wurden stark beschädigt, während die drei Flieger wunderbarerweise mit leichten Kontusionen davorkamen. Der Fabrikant Trinks klagte nun auf Ersatz des an seinem Apparat entstandenen Schadens von 4073 M. gegen Schwandt und Badowski, indem er behauptet, diese treffe die Schuld an dem Zusammenstoß; sie hätten nicht in dem Moment aufsteigen dürfen, als sich gerade über

ihnen das von Rettinger gesteuerte Flugzeug des Klägers befand; neben dieser Unachtsamkeit sei der Unfall aber auch auf die unglückliche Bauart des von den Beklagten benutzten Grade-Eindeckers zurückzuführen: bei diesem sei der Führersitz vollständig verbaut, so dass jede Aussicht nach oben ausgeschlossen sei; in der Benutzung eines solchen Flugapparates auf einem belebten Flugplatz liege ein gewisses Verschulden. Die Beklagten bestreiten dagegen jedes Verschulden und schieben dieses dem Führer des klägerischen Flugzeuges, Rettinger, zu, der entgegen der auf dem Flugplatz Johannisthal herrschenden Sitte, den von ihm benutzten äußeren (größeren) Flugkreis plötzlich verlassen und in die innere (engere) Flugbahn eingebogen sei.

Sowohl das Landgericht II zu Berlin als auch das Kammergericht haben die Klage abgewiesen. In seinen Entscheidungsgründen führt das Kammergericht aus: Auf einem Flugplatz, auf welchem die neuzeitliche Kunst des Fliegens gelehrt und geübt wird, und auf dem die verschiedensten Flugapparate ausprobiert werden, kann im allgemeinen von einem Verschulden nur dann gesprochen werden, wenn ausdrückliche oder durch Gewohnheit aufgestellte Regeln außer Betracht gelassen werden, deren Befolgung im Interesse der Gesamtheit der Übungen unerlässlich ist. Ein solches Verschulden der Beklagten ist aber nicht nachgewiesen. Es ist eine allgemein geübte Sitte auf dem Flugplatz gewesen, die einmal eingeschlagene Flugbahn einzuhalten. Die Beklagten flogen auf der inneren Bahn in die Höhe. Der Unfall trat dadurch ein, dass Rettinger (ein noch ungeschickter Flieger) aus der von ihm eingehaltenen äußeren Flugbahn in die innere Bahn einbog. Damit brauchten aber die Beklagten nicht zu rechnen. Zum Zusammenstoß hat aller-

dings offenbar der Umstand beigetragen, dass die Beklagten ein Flugzeug benutzten, das nach oben keine Aussicht bot. Hieraus allein ist ihnen aber kein Vorwurf zu machen.

Das Reichsgericht hat dieses Urteil des Kammergerichts bestätigt und die Revision des Klägers zurückgewiesen.

Zur Begründung bemerkte das höchste Gericht kurz: Wenn auf dem Flugplatz die durchaus selbstverständliche Sitte beobachtet wurde, dass, wenn mehrere Personen zur gleichen Zeit üben, die einen in der äußeren, die anderen in der inneren Bahn, jeder Flieger die von ihm einmal eingeschlagene Bahn beibehalten muss, so durften die Beklagten annehmen, dass nicht plötzlich jemand aus der äußeren Flugbahn in die innere einbiegen werde. Sie brauchten deshalb keine besondere Vorsicht nach dieser Richtung hin beim Aufstiege zu beachten. Es kann auch nicht zugegeben werden, dass in der Benutzung des nach oben keine Aussicht währenden Grade-Eindeckers, eines vielgenannten Flugzeuges, eine Fahrlässigkeit der Beklagten läge. (Aktenzeichen: VI.593/13. – Urteil vom 19. März 1914).

© Wolfgang Hirsch



Hinten links ein Grade-Eindecker wie das verunfallte Flugzeug © Stadtarchiv Neustadt/Weinstraße

In Italien ist eine regionale Landesteuer eine europarechtswidrige staatliche Beihilfe – so der EuGH

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht-Steuerrecht

Autor:
Lothar Abrakat



Die Regionalregierung in Sardinien kam auf die Idee, eine besondere Abgabe auf Flugzeuglandungen und Schiffanleger zu erheben. Dieses Ärgernis führte soweit, dass Flieger wegen der ihrer Auffassung nach exorbitanten Abgabe vor Anflügen nach Sardinien abrieten. Diese Steuer ist nun vom EuGH als europarechtswidrige Beihilfe kassiert worden. Steuer eine Beihilfe? Man reibt sich zunächst einmal die Augen. Was war da geschehen? Die Abgabe war nur fällig von natürlichen und juristischen Personen, die nicht auf Sardinien steuerlich ihren Wohnsitz/Geschäftsleitung hatten. Die Steuer war bei Landung des Luftfahrzeuges fällig. Im Zuge von Klageverfahren kamen zur italienischen Verfassung und zu europarechtlichen Anforderungen Fragen auf. Der EuGH erkannte nachstehende Gründe in seinem Urteil:

- ▶ Die regionale Landesteuer kann grenzüberschreitenden Charakter haben, denn diese Steuer kann zum einen die Möglichkeit für die in Sardinien ansässigen Unternehmer beeinträchtigen, auf Flugplätzen Personen oder Unternehmen, die in anderen Mitgliedstaaten wohnhaft bzw. ansässig sind, Abfertigungsdienstleistungen anzubieten.
- ▶ Die Steuer wird für Luftfahrzeuge erhoben, ohne danach zu unterscheiden, ob sie aus einer anderen Region Italiens oder aus einem anderen Mitgliedstaat stammen.
- ▶ Die Anwendung dieser Steuervorschrift führt dazu, dass die betroffene Dienstleistung für alle Steuerpflichtigen mit steuerlichem Wohnsitz außerhalb des Gebietes der Region, die in anderen Mitgliedstaaten ansässig sind, teurer sind als die für die in diesem Gebiet ansässigen Betriebe erbrachten Dienstleistungen.

▶ Die Steuer führt zu zusätzlichen Abfertigungskosten für nicht Ansässige und schafft so einen Vorteil für bestimmte Kategorien von in diesem Gebiet ansässigen Unternehmen.

Die Vertreter Sardinien argumentierten nun mit der Notwendigkeit der Finanzierung des Umweltschutzes und einer gerechtfertigten Belastung der damit getroffenen Verursacher. Dem entgegnete die Generalanwältin in ihren Schlussanträgen:

- ▶ Von Privatflugzeuge gehen zwar Umweltbelastungen aus, diese treten jedoch unabhängig von der Herkunft dieser Flugzeuge auf und sind insbesondere ohne Bezug zum steuerlichen Wohnsitz ihrer Betreiber. Die Luftfahrzeuge der Gebietsansässigen tragen zur Beeinträchtigung der Umwelt ebenso bei wie diejenigen der Gebietsfremden.
- ▶ Die von der sardinischen Steuerzahler entrichteten Steuern dienen in erster Linie der allgemeinen Deckung des öffentlichen Haushaltes, wie die Landesteuer.
- ▶ Eine unterschiedliche Behandlung von Gebietsansässigen und Gebietsfremden stellt eine verbotene Beschränkung der Freizügigkeit dar. Ein den Unterschied erkennbaren Rechtfertigungsgrund erkennt der EuGH nicht.
- ▶ Die von der Region Sardinien vorgetragene Gründe könnten zur Einführung der Landesteuer führen, die Modalitäten der Anwendung, insbesondere die unterschiedliche Anwendung für Betreiber mit steuerlichem Wohnsitz, ist nicht gerechtfertigt.
- ▶ Im Ausgangsverfahren stand eine Steuervorschrift in Rede, nicht die Nichtbesteuerung von bestimmten Gruppen.

Die Nichtbesteuerung von bestimmten Gruppen mit Wohnsitz in dem Gebiet stellt allerdings eine staatliche Beihilfe zugunsten der dort ansässigen Unternehmen dar (EuGH, 17.11.2009, C 169/08, Presidente del Consiglio der Ministri/Regione Sardegna).

... in Deutschland ist die Luftverkehrsteuer eingeführt worden.

Im Gegensatz zu Italien, wo die Ankunft besteuert worden war, wird in Deutschland der Abflug Gegenstand der Begierde des Staates. Während in Italien (wenn auch letztlich erfolglos) mit Umweltaspekten argumentiert wurde, geht es in Deutschland einzig und allein um die Sanierung des Haushaltes (HBeGlG 2011, Problem und Ziel), während es in Sardinien um exorbitante Beträge ging, wird in Deutschland zunächst eine „maßvolle“ Steuer eingeführt. (HBeGlG 2011, Lösung) von der Steuer befreit sind Kinder bis zum 2. Lebensjahr ohne eigenen Sitzplatz, militärische und hoheitliche Flüge und Abflüge von Fluggästen, die ihren Hauptwohnsitz auf einer inländischen Insel haben und von und zu dieser Insel oder einer anderen Insel oder bis 20 km Luftlinie zum Festland fliegen. Eine Insel ist keine Insel im Sinne des Haushaltsbegleitgesetzes wenn sie über einen tidenunabhängigen Straßen- oder Gleisanschluss mit dem Festland verbunden sind.

Flieger bis 2 t und Drehflügler bis 2,5 t Startgewicht sind ebenfalls befreit. Es wird interessant zu verfolgen, ob eine Startsteuer wie eine Landesteuer zu sehen sein wird. In Kenntnis des aufkommenden Unbills aus der europäischen Rechtsprechung wurden die Befreiungen vorsichtshalber erst einmal wieder ausgesetzt. Sorry: Europa, nicht wir sind schuld.

© Lothar Abrakat

Restaurierung von Militärjets

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Aktuelles

Autor:
Harald Meyer



„I like F-104“

... so lautet das Bekenntnis von Ulrich Link, Jahrgang 1958 aus Memmingen. Er ist von Beruf Gebiets-Verkaufsleiter einer weltweit tätigen Firma in Memmingen und Mitglied der Starfighter Staffel Memmingen (SSMM). Die Gruppenmitglieder sind Luftwaffenenthusiasten und 2004 aus der Traditionsgemeinschaft des Jagdbombergeschwaders (JaboG) 34 „Allgäu“ hervorgegangen. Sie restaurie-

ren historische Flugzeuge der Luftwaffe und der Luftstreitkräfte der ehemaligen Nationalen Volksarmee. Das JaboG 34 begann am 1. Juli 1964 die Umrüstung ihrer Einsatzflugzeuge von Republic F-84 F Thunderstreak auf Lockheed F-104 G Starfighter. Mit einem Fly-out am 23. Oktober 1987 ging die Zeit der „Missile with a man“ zu Ende. Das Luftwaffengeschwader im Allgäu war der letzte Bundeswehrverband, der auf das Mehrzweckkampfflugzeug PA-200 Tornado umrüstete. In den rund 23 Jahren Flugbetrieb erreichten die Memminger mit dem Starfighter eine Gesamtzeit von 242.785 Flugstunden, was einer Jahresflugstundenzahl von rund 10.000 entspricht. Die Angehörigen der SSMM haben bisher zwei Kampfflugzeuge restauriert, an einem weiteren wird zurzeit gearbeitet.

„Gustav“

Fiat Aviazione in Turin fertigte insgesamt 50 Starfighter F-104 G für die Luftwaffe, darunter auch eine Maschine mit der Werknummer 6619. Das G in der Typenbezeichnung steht für Germany. Die Piloten benutzten den Buchstaben allerdings für einen Kosenamen und nannten

ihr Flugzeug „Gustav“. Der Erstflug dieser Maschine fand am 13. Juli 1964 statt. Bei den technischen Abnahmeflügen trug das Luftfahrzeug die deutsche militärische Kennung KC+130. Ab 12. November 1964 war sie mit dem Kennzeichen JD+244 beim Jagdgeschwader 74 in Neuburg an der Donau eingesetzt. Damals hatte dieser Luftwaffenverband noch den Beinamen Mölders. Anfang 1968 änderte die Bundeswehr das Kennzeichensystem ihrer Flugzeuge und die Maschine erhielt den Vierzahlencode 20+98. Als das JG 74 „M“ 1974 auf das Kampfflugzeug F-4 F umrüstete, flog die „Gustav“ am 12. Juli 1974 zum Marinefliegergeschwader 2 nach Eggebek. Dort war sie rund zwei Jahre für die Marineflieger in der Luft, um dann am 2. November 1976 nach Erding zum Luftwaffenversorgungsregiment 1 geflogen zu werden. Hier beendete sie mit 1.586 Stunden den aktiven fliegerischen Dienst. In Lechfeld erhielt die Zelle dann das Kennzeichen 22+03 und sollte im Verteidigungsfall als Attrappe (Scheinziel auf Flugplätzen) eingesetzt werden. Die ABC- und Selbstschutzschule in Sonthofen nutzte das Flugzeug ab 1983 als Ausbildungsmaschine in der Jägerkaserne. Durch einen glücklichen Zufall entdeckte Simon Allramseder im Juli 2004 die dort abgestellte F-104, worauf sich auf sein Betreiben hin die Starfighter Staffel gründete. Auf Grund der weiteren Initiative vom damaligen Vorsitzenden der Traditionsgemeinschaft JaboG 34 „Allgäu“, General a.D. Hermann Hammerstein, wurde es der SSMM ermöglicht, den Starfighter am 23. Oktober 2004 vom bisherigen Standort Sonthofen im Straßentransport nach Memmingen zu bringen. Das Datum war zufällig ein Jubiläumstag, denn exakt 17 Jahre zuvor wurde das Waffensystem F-104 G in Memmingen außer Dienst gestellt. Die SSMM entschied sich für eine erneute Änderung des Kennzeichens in 20+05. Sie lackierte die „Gustav“ mit



Das Team der Starfighter Staffel Memmingen (v.l.n.r.): Robert Hämmerle, Ulrich Link, Markus Link, Reinhard Schuknecht und Simon Allramseder (Foto: SSMM)

der NORM 1983-Tarnbemalung, so wie die Starfighter zur Zeit der Außerdienststellung beim Jagdbombergeschwader 34 aussahen. An den Flügelspitzen der Maschine sind zwei Tiptanks mit jeweils 1.300 Litern entsprechend 1.000 Kilogramm Fassungsvermögen angebracht. So wurden die F-104 in den Verbänden der Bundeswehr für Trainingsflüge hergerichtet. Der restaurierte Starfighter hat zusätzlich zwei Pylontanks unter den Tragflächen. Diese haben eine Kapazität von jeweils 1.500 Litern/ 1.150 Kilogramm und wurden bei Langstreckenflügen genutzt. Der Memminger Starfighter ist mit einem J 79-Triebwerk bestückt und im Cockpit sind neben einem Martin Baker-Schleudersitz und Steuerknüppel nahezu alle Instrumente und Bediengeräte vorhanden. Das Instrumentenbrett sowie die Außenbeleuchtung wie das Zusammenstoßwarnlicht, die Lande- und Positionslichter sind dank externer Stromversorgung und aufwendigen Arbeiten von Robert Hämmerle wieder voll funktionsfähig.

„Gina“

Von den insgesamt 344 gefertigten Kampfflugzeugen des Typs Fiat G.91 R.3 wurden die ersten 50 von Fiat in Italien und die restlichen 294 Maschinen im Rahmen eines Lizenzabkommens in Deutschland gefertigt. Das G in der Typenbezeichnung steht für den damaligen Chefkonstrukteur Gabrielli. Die Piloten nutzten den Buchstaben allerdings für einen anderen Namen und nannten in Anlehnung an die italienische Schauspielerin Lollobrigida ihr Flugzeug „Gina“. Das



Die F-104 G der SSMM ist mit der NORM 1983-Tarnbemalung versehen, so wie die Starfighter bei der Außerdienststellung beim JaboG 34 in Memmingen aussahen (Foto: SSMM)

R steht für den englischen Begriff Reconnaissance und bedeutet Aufklärung. In der Flugzeugnase waren drei VINTEN-Kameras eingebaut, die zur Bildbestätigung der Aufklärungsergebnisse bei Tageseinsätzen dienten. Die Dornier-Werke als Teil einer Arbeitsgemeinschaft mit Heinkel, Messerschmitt und Fiat bauten 1962 in Oberpfaffenhofen eine G.91 mit der Werknummer 91-343 und benutzten das taktische Kennzeichen KD+333 beim Einfliegen der Maschine. Danach flog sie beim Aufklärungsgeschwader 54 in Oldenburg mit der Kennung ED+247. Mit Abgabe des Flugzeugs zur Waffenschule der Luftwaffe (WaSLw) 50 in Fürstfeldbruck erhielt die „Gina“ das Kennzeichen BD+268. Nach der Kennzeichenumstellung Anfang 1968 änderte sich die Kennung in den Vierzahlencode 30+81. Die „Gina“ fand nach ihrer Zeit bei der Luftwaffe eine Ver-

wendung als Zieldarstellungsflugzeug bei Condor Flugdienst und war in Rendsburg/Hohn stationiert. Zwei Jahre lang flog sie mit dem Kennzeichen D-9600 und nach Änderung der Verkehrszulassung am 16. September 1976 wechselte die Kennung in 99+04. Es folgte der Ausbau der beiden 30-mm-Bordkanonen und zum Ausgleich des Schwerpunktes wurden Stahlgewichte eingesetzt. Weitere Modifikationen waren das Verschließen der Belüftungsschlitze links und rechts des Cockpitbereiches mit Maschendraht, das Anbringen eines Zusammenstoßwarnlichtes an der Seitenflosse und geringe Änderungen an der Cockpitinstrumentierung. Der damalige Testpilot Oberstleutnant Armin Ewert von der Wehrtechnischen Dienststelle 61 aus Manching flog die G.91 am 28. Januar 1992 von Hohn nach Lechfeld. Es war dies nach 30 Jahren Flugdienst der letzte Flug für die „Gina“. Sie erreichte eine Gesamtflugzeit von 3.361 Stunden. Geplant war eine Verwendung als ABDR-Maschine (Aircraft Battle Damage Repair = Reparaturarbeiten nach Beschuss), was jedoch nie realisiert wurde. Am 19. Mai 2007 organisierte die SSMM einen Straßentransport nach Memmingen und restaurierte das Flugzeug. Die Lackierung mit dem Kennzeichen 30+81 erinnert an die Fürstianer Zeit bei der WaSLw 50. Allerdings ist die Haifischmaul-Bemalung nur in den Einsatzgeschwadern bei taktischen Übungen verwendet worden, nicht aber im Schulbetrieb. Die beiden Außentanks mit einem Fassungsvermögen von je 520 Litern gehörten bei der Luftwaffe zur Standardausrüstung im Trainingsflugbetrieb. Die Zelle ist mit einem Triebwerk, Schleudersitz und Bremschirm ausgerüstet. Im Cockpit klaffen allerdings Lücken, denn ein Steuerknüppel und viele Instrumente fehlen noch.



Die G. 91 R.3 „Gina“ (im Vordergrund) und die F-104 G Starfighter (rechts) sind restauriert, die MiG-21 UM (links) wartet noch auf ihre Fertigstellung (Foto: SSMM)

➔ Fortsetzung auf Seite 24

Rhön-Rekord-Wettbewerb 1935

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Historie (Teil 21)



Bild 1 Rhön 1935: Rekordflieger Ludwig Hofmann macht sich startfertig

Auch der Montag, 29. Juli, begann nicht sehr vielversprechend. Zwar hatte der Wind gut aufgefrischt, doch die Thermik ließ zu wünschen übrig. Trotzdem ließen sich unsere Segelflieger nicht abhalten, und es spricht Bände für die Eigenschaften der Flugzeuge sowohl wie für das Können der Piloten, wenn an einem solchen Tage Rekordleistungen in großer Zahl geflogen wurden. Dieser Montag wird für lange Zeit der große Tag des deutschen Segelfluges bleiben. Wurde doch der von Ludwig Hofmann am ersten Tage des Wettbewerbes aufgestellte Weltrekord von

474 Kilometern nicht weniger als viermal geschlagen. Die Piloten Bräutigam, Luftsport-Landesgruppe Dresden, auf „Bau 10“, Steinhoff, Luftsport-Landesgruppe Halberstadt, auf „Rhön-Adler“, Oeltzschner, Luftsport-Landesgruppe Dresden, auf „Kondor“, und Heinemann, Luftsport-Landesgruppe Halberstadt, auf „Rhön-Sperber“, landeten auf dem Flughafen Brünn in der Tschechoslowakei. Sie erreichten mit diesem Fluge die 500-Kilometer-Grenze und überschritten sie um 2 Kilometer. Zu beachten ist der schöne Gemeinschaftsgeist, der sich darin äußert, daß die nach dem zuerst gelandeten Flieger Ankommenden sich unter Hintansetzung eigener Rekordwut zu ihren Kameraden auf den gleichen Platz setzten. Das ist der neue Geist der „Rhön“. Außer diesen vier Weltrekordleistungen brachte dieser Tag aber noch eine ganze Reihe weiterer schöner Leistungen, die in ihrer Gesamtheit alles bisher Dagewesene schlagen. Den vier Weltrekordlern am nächsten kommt die Leistung von Bartaune, Luftsport-Landesgruppe Hannover, auf „Rhön-Adler“, der in Tichnowitz, 30 Kilometer von Brünn

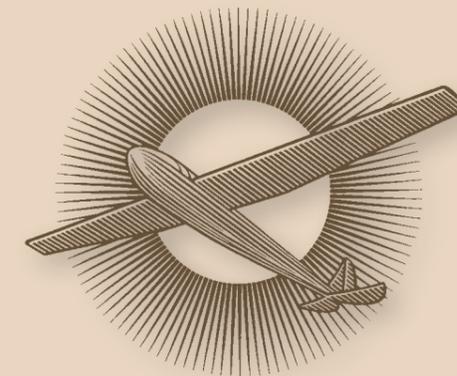


Bild 3 Rhön 1935: In Wind und Wolken

entfernt, landete und damit eine Strecke von 483 Kilometern zurücklegte. Heini Dittmar-Schweinfurt, der außer Konkurrenz startete, brachte es mit seinem „Kondor“ auf 450 Kilometer, sein Landungsort liegt etwa 50 Kilometer vor Brünn. Zwei weitere Piloten, nämlich Peters - Aachen auf „Rhön-Sperber“ und Späte - Chemnitz auf „Kondor“, konnten die 400-Kilometer-Grenze überschreiten. Peters landete in der Nähe von Iglau, Tschechoslowakei, mit einer Entfernung von 423 Kilometern, während Späte bei Deutschbrod, 419 Kilometer von der Wasserkuppe entfernt, landete. Wagner, Luftsport-Landesgruppe Nürnberg, auf „Rhön-Bussard“, landete bei Sedelsany, Tschechoslowakei. Seine Strecke beträgt 320 Kilometer. Die 200-Kilometer-Grenze überschreiten die Flüge von Blech-Breslau, Krekel-Darmstadt und von Nein, Reichsgruppe Lufthansa. Im ganzen wurden an diesem erfolgreichen Tage 25 Flüge von über 100 Kilometer Strecke durchgeführt. Nach dem Rekordtage, also am Dienstag, 30. Juli, wurde den Rhön-Segelfliegern durch den Wettergott wieder etwas Ruhe beschert. Nebel und Regen hüllten die Wasserkuppe den ganzen Vormittag über ein, so daß der Start nicht eröffnet werden konnte. Als es dann gegen Mittag aufklarte, da waren die Segelflieger nicht mehr zu halten, und trotzdem das Wetter auch jetzt noch nicht viel versprach, war sofort alles am Start. Thermische Aufwinde waren fast gar nicht, vorhanden, nur ein frischer Wind schien Hang-Segelflüge zu ermöglichen. Wenn bei dieser Wetterlage doch 3 Flüge von über



Bild 2 Rhön 1935: Windiger Tag auf der Wasserkuppe



Wunder des SEGELFLUGES

100 Kilometer Streckenlänge geschafft wurden, dann sind diese Leistungen besonders hoch zu bewerten. Die beste Leistung des Tages vollbrachte Ludwig Hofmann. Er landete in der Nähe von Weiden, Oberpfalz. Am Mittwoch, 31. Juli, herrschte im Fliegerlager vollständige Ruhe, da niedrige Wolken und fast völlige Windstille jeden Flugbetrieb lahmlegten. Für die Wettbewerbsteilnehmer bot sich dadurch eine sicherlich willkommene Möglichkeit, nach dem Hochbetrieb der letzten Tage, an den Maschinen zu arbeiten und sie für weitere Großtaten startklar zu machen. Auch am nächsten Tage konnte sich ein größerer Flugbetrieb nicht entfalten. Erst in den Mittagsstunden gestattete



Bild 5 Rhön 1935: Silhouette der Moazagotl

die Wetterlage einige Starts, im ganzen 16, aber das Beste, was herausgeholt werden konnte, waren einige Flüge bis zu Stundendauer. Kurze Zeit, nachdem der Startbetrieb wegen der ungünstigen Wetterlage wieder eingestellt wurde, traf im Fliegerlager die Nachricht ein, daß Rudolf Oeltzschner bei der Rückkehr im Motorschlepp von seinem Rekordfluge nach Brünn tödlich abgestürzt sei. Die Flaggen des Fliegerlagers

gingen auf Halbmast. Einer der Besten des deutschen Segelfluges – wie sich dann später bei Ermittlung der Punktwertung ergab, der Beste des 16. Rhön-Segelflug-Wettbewerbes – hatte sein Leben, das er so oft einsetzte, hingegen für den deutschen Luftsport, für das Vaterland. Rudolf Oeltzschner hatte Deutschland in Portugal erfolgreich vertreten und dort durch seine Leistungen seinem Vaterlande Ehre gemacht.



Bild 4 Rhön 1935: Im Fliegerlager

Das Interview

Anlässlich des 7. Jahrestages am 27. Juni 2010 besuchte unser Redaktionsmitglied Harald Meyer die Starfighter-Staffel-Memmingen südlich des Regionalflughafens Memmingen. Auf diesem Gelände haben die Mitglieder eine Ausstellung ihrer Flugzeuge, Triebwerke, Flightfahrzeuge und Ausrüstungsteilen zusammengestellt. Aviation news führte mit dem SSMM-Mitglied Ulrich Link ein Interview:

Aviation news: Wie ist Ihre Leidenschaft für die F-104 entstanden?

Ulrich Link: Im Jahre 1967, also im Alter von 9 Jahren, durfte ich erstmalig im Cockpit einer F-104 G Starfighter sitzen. Dies wurde durch Piloten des JaboG 33 aus Büchel ermöglicht, welche zu dieser Zeit vorübergehend in Memmingerberg stationiert waren. Damit war sozusagen meine Liebe zur F-104 geboren.

Aviation news: Welche Funktion nehmen Sie in der SSMM wahr?

Ulrich Link: Ich speziell bin zuständig für die sogenannte Öffentlichkeitsarbeit, ansonsten ist Jeder der Starfighter Staffel für „Alles“ zuständig, je nach Neigung und Fähigkeit. Wie heißt es so schön? Einer für Alle und Alle für Einen!

Aviation news: Wie viele Mitglieder hat die SSMM und wie hoch ist der Anteil ehemaliger Angehöriger des JaboG 34?

Ulrich Link: Die SSMM besteht jetzt aus fünf „hauptamtlich“ an den Flugzeugen arbeitenden Mitgliedern: Simon Allramseder, Robert Hämmerle, Markus Link, Ulrich Link und Reinhard Schuknecht, sowie einem fördernden Mitglied, Quirin Wydra. Er war Pilot beim JaboG 34



Die F-104 G der SSMM war beim Jagdgeschwader 74 „Mölders“ ab 1964 für 10 Jahre im Einsatz (Foto: Sammlung Frank Matthes)

und ist zugleich auch Staffel-Kapitän der SSMM. Robert Hämmerle und Reinhard Schuknecht sind ehemalige Angehörige des vormaligen Jagdbombergeschwaders 34. Dieter Höbl war Mitglied der ersten Stunde in der SSMM und ist inzwischen leider verstorben.

Aviation news: Warum wurde das Kennzeichen der restaurierten F-104 von Ihnen in 20+05 geändert?

Ulrich Link: Nachdem unsere F-104 eigentlich aus zwei Flugzeugzellen besteht, war eine eindeutige Zuordnung sowieso nicht möglich. Außerdem war es nie zur Diskussion gestanden, dass hier in Memmingerberg nur eine Maschine mit einer Kennung des JaboG 34 „Allgäu“ stehen darf. Auf Grund der Tatsache, dass der Löwenanteil der Restaurierungsarbeiten im Jahre 2005 stattgefunden hat, wählten wir die entsprechende Kennung 20+05.

Aviation news: Wie finanzieren Sie die Anschaffung und Restaurierung Ihrer Ausstellungsstücke?

Ulrich Link: Hauptsächlich durch Spenden, aber auch durch großzügige finanzielle Zuwendungen beim Kuchen- und Souvenirverkauf (ebenfalls Spenden) anlässlich diverser Veranstaltungen.

Aviation news: Wie sind Sie 2008 zur Anschaffung der doppelstzigen MiG-21 UM gekommen?

Ulrich Link: Durch den Tipp eines uns und speziell Herrn Allramseder nahestehenden ehemaligen Piloten des JaboG 34 konnten wir mit dem Besitzer der „MiG“ einen Leihvertrag für die Maschine aushandeln.

Aviation news: Wann rechnen Sie mit dem Abschluss der Restaurierung der Mongul (Fishbed)?

Ulrich Link: Die Fertigstellung der MiG 21 erwarten wir für das Frühjahr diesen Jahres, wenn hoffentlich das Wetter mitmacht. Die Lackierung und Markierung des Flugzeuges sollte dann relativ kurzfristig machbar sein. Die Farben für die MiG bekommen wir von einer Firma aus England gesponsert.

Aviation news: Haben Sie die Anschaffung eines weiteren Flugzeugmusters im Visier?

Ulrich Link: Es laufen derzeit einige Verhandlungen. Diese werden hauptsächlich vom Vorsitzenden der Traditionsgemeinschaft des JaboG 34 „Allgäu“, Oberst a.D. Heinrich Schneider geführt, deren Untergruppe die SSMM ist.

Aviation news: Hat die SSMM Tage der offenen Tür geplant und können Luftfahrtinteressierte mit Ihnen auch weitere Besuchstermine vereinbaren?

Ulrich Link: Am 26. Juni 2011 findet heuer zum 8. Mal der Jahrtag der Traditionsgemeinschaft Jagdbombergeschwader 34 „Allgäu“ mit Fliegergeschichtlichem Museum und Fliegerhorst Memmingen e.V. statt. Wir werden an diesem Tag im Süd-Bereich des Flughafens Memmingen wieder unsere Flugzeuge ausstellen und der Öffentlichkeit zugänglich machen. Ansonsten kann man nach Absprache gerne Besuchstermine mit uns vereinbaren. Wir freuen uns über jeden Besucher, der den Weg zu uns findet. Anfragen bitte an Simon Alramseder, Telefon 01520 1494993, Robert Hämmerle, Telefon 0176 40185821 oder Ulrich Link, Telefon 0162 9066895. Außerdem bin ich über meine e-Mail Adresse I-like-f104@t-online.de erreichbar.

PROFIENCY IN AVIATION

BERATUNG in
- EU-OPS-1 -SAFA -JAR-FCL 1
- LANGUAGE PROFICIENCY
- CHECKFLÜGE

Interner AUDITOR, SAFETY PILOT,
privates FLIGHT-TRAINING gesucht?

CLAUS-G. SCHWÖBEL
Mail: proficiency@gmx.eu

Triebwerksschäden – was deckt die Maschinenbruchversicherung?

Aus der Sachverständigenpraxis



Autor:
Dipl.-Ing.
Claus-Dieter Bäumer

Bruchlandung einer Bell 47 G 4 beim Sprüheinsatz

Im August 2009 kam es beim Einsatz in den Weinbergen zu einem plötzlichen Triebwerksstillstand. Da der Hubschrauber sehr niedrig flog, war für eine Autorotationslandung kein Spielraum. Der Pilot machte eine Bruchlandung und wurde dabei verletzt.

Für diesen Hubschrauber existierte eine Triebwerksversicherung. Der Versicherer beauftragte meinen Kollegen Ralf Wagner mit der Schadensbearbeitung. Die Bearbeitung von Triebwerksschäden dauert i.d.R. länger, als wir es bei der Kaskoversicherung gewohnt sind. Ursache für diese Erscheinung ist, dass das Triebwerk erst zerlegt werden muss, bevor man eine Größenordnung des Schadens unter Zuhilfenahme des aktuellen Ersatzteilkataloges abschätzen kann. Im vorliegenden Fall dauerte es bis Juni 2010, da wegen der Spezialität des Schadens das Turbinenrad außerhalb Deutschlands befundet wurde.

Da mein Freund Ralf Wagner am 23.06.2010 plötzlich verstarb, übernahm ich in Abstimmung mit der Witwe und des Versicherers die weitere Bearbeitung.

Ursache für den Triebwerksstillstand war der Ermüdungsbruch einer Schaufel in der 3. Stufe des Axialkompressors.

Durch die Bauweise des Triebwerkes Allison 250-C20B bedingt, zerstörte die abgebrochene Schaufel die nachfolgenden

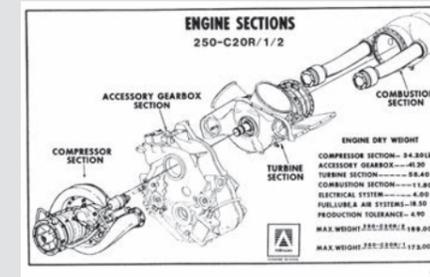


Kompressorwelle (6 Axialstufen und 1 Radialstufe am Ende)



Statorgehäuse des Kompressors

Kompressorstufen 4 – 6 sowie die 7. Stufe – ausgelegt als Radialkompressor. Eigenartigerweise wurde dann das 2. Turbinenlaufwerk schwer beschädigt. Das erste Laufwerk der Turbine war noch zu gebrauchen. Die dazwischen liegenden Luftleitungen und Brennkammer wurden von der abgebrochenen Schaufel nicht beschädigt. Der Kostenvoranschlag für die Reparatur des Triebwerkes endete mit einem Betrag von ca. 204.000 USD. Den Löwenanteil an diesem Betrag hatten der Kompressor mit



Auszug aus dem Trainingsmanual Allison 250

ca. 140.000 USD und das 2. Turbinenrad mit ca. 18.000 USD.

Was trägt die Triebwerksversicherung hiervon?

Wie bei der Kaskoversicherung müssen Schäden „unvorhergesehen“ eingetreten sein. Grobe Fahrlässigkeit gilt selbstverständlich ausgeschlossen.

Die Entschädigung wird bei den Baugruppen im Verhältnis „Restlaufzeit bis zur planmäßig fälligen TBO“ (TBO – TSO) berechnet.

Z.B.: Der Kompressor hatte seit Neu bzw. Grundüberholung (TSN/TSO) 700 Betriebsstunden, als der Schaden eintrat. Die Zeit bis zur vorgeschriebenen Grundüberholung (TBO) beträgt 3.500 Betriebsstunden.

Der Kompressor kostet 140.000 USD. Die Entschädigung berechnet sich dann $2.800 : 3.500 \times 140.000 \text{ USD} = 112.000 \text{ USD}$.

So geht das dann durch alle laufzeitbegrenzten Baugruppen.

Bei den nicht laufzeitbegrenzten Baugruppen (hier z.B. das Getriebe) ist das Urteil des Sachverständigen gefordert. Er muss nach seinen Erfahrungen ein für beide Seiten tragfähiges Entschädigungskonzept ausarbeiten und verhandeln – z.B. wenn aufgrund Alterung im Getriebe Zahnräder den „Geist aufgeben“ und weitere Schäden am Triebwerk verursachen.

Anmerkung: In der Triebwerksversicherung sind Getriebe nur dann mitversichert, wenn sie in der Turbine integriert sind. Beim Allison 250 ist das der Fall.

Was ist über die Triebwerksversicherung nicht gedeckt?

Vereinfacht ausgedrückt: sie deckt nicht Schäden, die z.B. über eine Luftfahrerkaskoversicherung versichert werden können. In unserem Beispiel waren es die bei der Bruchlandung entstandenen äußeren Beschädigungen, wie z.B. Luftrohre und Zündeinheit.

Diese Ausarbeitung stellt nur einen kleinen Ausschnitt dar. Einige Positionen, wie z.B. Kosten für Inspektionen, Testläufe, Berechnungen anteiliger De- und Remontagekosten habe ich nicht behandelt.

Über die Zylinder von Flugmotoren und die Gemischverarmung

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Flugbetrieb

Autor:
Ralf Wagner



Fortsetzung von Heft 20/ 4-2010

Den „Zahn“ nicht voreilig ziehen...!

Ein weiteres, mit dem Thema eng verbundenes Problem ist zu beobachten: Viele Zylinder werden unnötigerweise aufgrund der Vermutung zu geringer Druckanzeigewerte ausgewechselt. Die meisten Eigentümer geraten sozusagen in Panik, wenn sich bei einer Differenzdruck-Prüfung ein Wert unterhalb von 70/80 ergibt, und entschieden zu viele Mechaniker haben den Ausbau von Zylindern empfohlen, weil sich Messwerte knapp über 60 ergaben.

Ein solches Verhalten macht überhaupt keinen Sinn.

TCM SB (Safety Bulletin) M84-15 enthält die Beschreibung des richtigen Verfahrens zur Durchführung einer Zylinder-Dichtheitskontrolle. Bei richtiger Handhabung und der Auslegung des hierin festgelegten Verfahrens liegt die Schwelle für die GUT/SCHLECHT-Werteschwelle weit unterhalb eines Messwertes von 60. Daher gilt: Solange sich keine Undichtigkeit an den Ventilen nachweisen lässt, ist ein Zylinder mit einem Messergebnis 60/80 absolut in Ordnung und sollte nicht allein aufgrund der Kompressionsprüfung ausgewechselt werden.

In dem besagten SB wird auch erklärt, warum sich total unterschiedliche Kompressionsmesswerte ergeben können, je nachdem, wie die Ring-Spalten gerade während der Prüfphase angeordnet sind und in welche Richtung der Propeller gedreht wird, um die Position des oberen Totpunktes zu bestimmen. Aus dem SB ist eindeutig abzuleiten, dass ein Zylinder nicht einfach aufgrund einer einzelnen Kompressionsprüfung ausgebaut werden sollte (es sei denn, es ergibt sich ein Kompressionswert von nahezu NULL, oder es wird ein massiver Austritt durch die Ventile festgestellt). Das Flugzeug sollte dagegen

weiter geflogen und die Prüfung wiederholt werden. Dann erhält man oft ganz andere Messergebnisse.

Vor nicht allzu langer Zeit wurde vom Technischen Leiter bei TCM, John Barton, eine Begebenheit berichtet, die deutlich macht, wie sehr die Kompressionsprüfung überbewertet wird. Offensichtlich unternahm ein Techniker von TCM den Versuch festzulegen, wie hoch genau der Kompressionsverlust sein müsste, bevor ein Triebwerk nicht mehr seine volle Start-Nennleistung erreichen kann. Zu diesem Zweck installierten sie ein hochleistungsfähiges Triebwerk auf einem dynamometrischen Prüfstand und führten eine Reihe von Prüfläufen bei voller Leistung durch.

Nach jedem Prüflauf feilten sie ein wenig an den Druckring-Spalten, um einen Druckverlust herbeizuführen. Bei 60/80 ergab sich kein messbarer PS-Verlust. Auch nicht bei 50/80. Nicht einmal bei 40/80! Sie machten weiter damit, die Ring-Spalten zu erweitern um die Druckmessanzeige abzusenken, bis der Druck im Gehäuse so hoch anstieg, dass die Gefahr bestand, dass das gesamte darin vorhandene Öl durch das Entlüftungsröhr herausgepresst wird. Aber es konnte in keiner Sekunde ein nennenswerter Abfall der PS-Leistung beobachtet werden.

Folglich ist das Auswechseln eines Zylinders nicht gerechtfertigt, solange kein unzulässig hoher Ölverbrauch vorliegt oder verölte Zündkerzen festzustellen sind, auch wenn sich niedrige Kompressions-Messanzeigewerte wegen Undichtigkeit an den Ringen ergeben.

Wer ist schuld am Versagen von Zylindern?

Wenn ein Zylinder vorzeitig innerhalb von 500 Betriebsstunden verschlissen ist, fällt es leicht, den Hersteller bzw. den Betrieb, der diesen aufgearbeitet hatte, dafür ver-

antwortlich zu machen und sich zu ärgern, wenn dieser sich weigert, den Zylinder im Rahmen der Gewährleistung auszutauschen, weil der Zylinder erst nach fünf Jahren eine Betriebsstundenzahl von 500 erreicht hat. Bei einer Gewährleistungszusage von einem Jahr, bzw. drei Jahren, falls das TopCare-Programm der Fa. TCM zum Tragen kommt, besteht nach Ablauf dieser einjährigen, bzw. dreijährigen Garantiezeit, trotz einer möglichen geringen Betriebsdauer von angenommen 500 Std. oder weniger, keinerlei Gewährleistungsanspruch mehr auf einen defekten Zylinder, auch nicht bei TCM.

Die komplizierte Wahrheit ist, dass die Schuld für den defekten Zylinder gewöhnlich nicht beim Hersteller oder bei dem Betrieb, der die Zylinder aufgearbeitet hat, zu suchen ist. Das Triebwerk wurde wahrscheinlich nicht häufig genug geflogen. Es wurde möglicherweise mit zu hohen Zylinderkopf-Temperaturen bzw. höheren Leistungen geflogen als es sollte. Möglicherweise war der Schadenauslöser auch Korrosion, die bekanntermaßen bereits nach zwei Wochen Betriebspause eintreten kann. Vielleicht wurde auch der Zylinder ausgewechselt, als es noch nicht wirklich notwendig war.

Zusammenfassung

Es ist ganz egal wie die Oberfläche der Zylinderlaufbuchsen beschaffen ist. Nur der Metall-auf-Metall-Kontakt zerstört die Oberfläche der Zylinderlaufbuchsen, wenn die Schmierung im oberen Bereich nicht mehr gegeben ist. Der Metall-auf-Metall-Kontakt tritt auf,

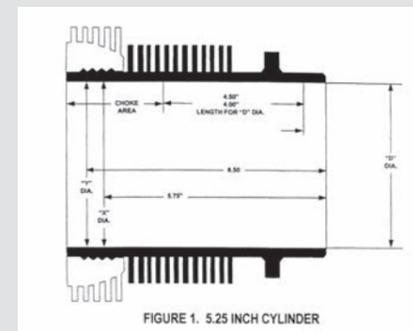
wenn die Öl-Viskosität durch zu hohe Öltemperatur soweit gemindert wird, dass die hydrodynamische Schmierungseigenschaft verloren geht bei Zylinder kopftemperaturen etwa ab

400° F - 205° C. Die Zyl-Temperatur darf 193°C nicht überschreiten.

oder wenn der Motor mit einem zu hohen Ladedruck und geringer Drehzahl betrieben wird. Es treten dann zu



Abb. 1-3: Beispiel für die Probleme mit Zylindern, wenn die vorangegangenen Ausführungen nicht beachtet werden. Diese liegen im wesentlichen im oberen Teil der Zylinderlaufbuchse in der „Choke Area“.



mangelnder Qualität der Zylinderlaufbuchse zurückgeschickt wurden. Der Grund des Ausbaus waren Werte bei der Differenzdruckprüfung von 40/80 Zyl. Nr. 2 und 50/80 Zyl. Nr. 4.

Die Untersuchung der Zylinder ergab starke Einlaufspuren am OT, Abrieb und Unrunde in der „CHOKE AREA“ der Zylinderlaufbuchse. Ferner Abbrand an den Auslassventilen.

Dieses sind eindeutige Anzeichen für den Betrieb mit überhöhter Zylinderkopftemperatur durch falsches Leanen und u.a. hohem Ladedruck bei geringer Drehzahl.

Es kam dadurch zum Abreißen des Schmierfilms in der „CHOKE AREA“ mit der Konsequenz des Metall-auf-Metall-Betriebes zwischen den Kolbenringen und der Zylinderlaufbuchse.

© Ralf Wagner

wenn die Gemischverarmung schon am Boden oder/und im Steigflug vorgenommen wird bzw. wenn während des Reisefluges falsch geleant wird. Am Boden ist das Leanen unverantwortlich, da durch die mangelhafte Kühlung des Motors am Boden die Zylinderkopftemperatur keinen repräsentativen Wert für die Temperatur der einzelnen Zylinder angibt. Wenn der Motor am Boden nach einer längeren Rollstrecke oder Wartezeit bei der Prüfung der Zündmagnete unruhig läuft, so ist entweder die Gemischeinstellung nicht einwandfrei, oder die unteren Zündkerzen verölen, da ein möglicher Defekt an einem der Zylinder oder einer Zündkerze vorliegt. Im Steigflug führt das verarmen des Gemisches zu erheblichen Schäden an den Zylindern, da der Motor den Kraftstoffüberschuss zur Innenkühlung benötigt.

Bei den Fotos handelt es sich um die Zylinder Nr. 2 und 4 aus einem Continental TSIO-360 EB, die nach ca. 300 Betriebsstunden ausgebaut und dem Lieferanten mit einem Gewährleistungsantrag auf Ersatz wegen



Aviation & Wind Turbine
Ingenieurbüro für
BLADE ENGINEERING
we take care: **rotorcare**
HMS - the experts' voice
in blade quality

Mitglied im Sachverständigenbeirat
des Bundesverbands WindEnergie
Sprecher der Qualitäts-Initiative
Rotorblatt (QIR) im BWE e.V.
Regionalstelle Berlin des Verbands
der Luftfahrtsachverständigen e.V.

HMS Sachverständigenbüro
Dr. Ing. Wolfgang Holstein
14547 Beelitz · OT Schäpe
Fon (030) 26 48 45 75
Fax (030) 26 48 45 76
<http://www.hms-technologie.de>
E-Mail: dr.w.holstein@t-online.de

LOTHAR ABRAKAT - STEUERBERATER

Berlin - Bern - Bochum

Schwerpunkte

- Beratung von gemeinnützigen Einrichtungen/ non-profit Organisationen
- steuerliche Beratung im Rahmen der allgemeinen Luftfahrt (Mitglied im Arbeitskreis von Steuerberatern und Rechtsanwälten bei der AOPA-Germany/ Verband der Luftfahrtsachverständigen/ Luftfahrt-Akademie)

Steuerbüro Abrakat

Bochum · Dreihügelstraße 20 · 44805 Bochum
Fon 0234-2988847 · Fax 0234-2988857

Berlin · Kommandantenstrasse 80 · 10117 Berlin
Fon 030-25925880 · Fax 030-259258818
www.abrakat.de · l.abrakat@abrakat.de

Bern · CH-3202 Frauenkappelen (BE) · Riedbachstraße 32
Fon 0041-3192002-36 · Fax 0041-3192002-56
l.abrakat@abrakat.ch

Wir haben die Technik und den persönlichen Service

Nutzen Sie unsere 20jährige Erfahrung

MT-Propeller Gerd Mühlbauer GmbH
FAA MFNY 838 K, JAA-LBA-0115
Wartung, Überholung, Verkauf

MT-Propeller Entwicklung GmbH
JAA-LBA.G.0008, JAA-LBA.NJA.009
Entwicklung, Herstellung, Verkauf

Flugplatz Straubing - Wallmühle
D-94348 Atting
Tel. 09429/9409-0 Fax 09429/8432
sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com

mt-propeller

Die Haftung des Sachverständigen

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Luftrecht

Autor:
RA Michael Schroeder



Fortsetzung von Heft 20/ 4-2010

Der Sachverständige hingegen befindet sich in dieser Verfahrenssituation im Bereich eines so genannten ermessensfreien Raumes. Es besteht die erhebliche Gefahr, dass die Leistungspflichten des Sachverständigen durch Auslegung Dritter (z.B. Richter, aber auch anderer Sachverständiger) erheblich erweitert werden mit den damit verbundenen Haftungsgefahren, auf die noch später unten eingegangen wird.

Zu den Rechten bei Mängeln ist Folgendes anzumerken.

Soweit ein Mangel des Privatgutachtens vorliegt, so sind die Rechte des Bestellers (Auftraggebers) in § 634 BGB aufgeführt.

Dort heißt es unter anderem:

► „Ist das Werk mangelhaft, kann der Besteller, wenn die Voraussetzungen der folgenden Vorschriften vorliegen und soweit nicht ein anderes bestimmt ist, unter anderem [...] nach den §§ 636, 280, 281, 283 und 311 BGB Schadensersatz oder nach § 284 BGB Ersatz für jegliche Aufwendungen verlangen.“

Diese weitergehenden Rechte, wie insbesondere Schadensersatz, kommen dann immer unmittelbar zur Anwendung, wenn infolge des fehlerhaften Gutachtens, z.B. ein Bauwerk mangelhaft erstellt wurde.

In solchen Fällen ist schon aus der Natur der Sache eine Nacherfüllung im Wege der Nachbesserung, d. h. der Neuerstellung des Gutachtens nicht möglich, wenn das Gutachten Grundlage für bestimmte handwerkliche Leistungen war und als Folge des mangelhaften Gutachtens z. B. Bauwerksmängel aufgetreten sind.

Ohnehin sind kaum Sachverhalte denkbar, bei denen Nachbesserungen möglich sind.

Der Schaden wird dann regelmäßig der sein, dass das Privatgutachten unbrauchbar ist, also Kosten, die man vereinbart hat, nicht zu erstatten sind, bzw. bezahlte Leistungen zurückzuerstatten sind und darüber hinaus auch die auf dem Gutachten beruhende z. B. falsche Errichtung eines Bauwerks und die daraus resultierenden Schäden vom Sachverständigen zu erstatten sind.

Da der Schadensersatz nach deutschem Recht grundsätzlich ein Verschulden voraussetzt, ist zu überprüfen, ob und inwieweit den Sachverständigen Vorsatz oder Fahrlässigkeit treffen. Dass der Sachverständige in diesem Zusammenhang auch für das Fehlverhalten seiner Erfüllungsgehilfen haftet, bestimmt § 278 BGB.

Schon diese komplexen Regelungen, die sowohl für den Auftraggeber, als auch für den Sachverständigen von erheblicher Tragweite sind, bedürfen klarer Regelungen. Nur durch umfassende Regelungen kann für spätere Streitfragen klargestellt werden, wer in welchem Umfang haftet.

An dieser Stelle möchte ich auch kurz auf die Frage der Verjährung von Ansprüchen eingehen. Verjährungsbeginn für die Haftung des Sachverständigen ist die Abnahme des Werks, also die Entgegennahme des Gutachtens durch den Auftraggeber verbunden mit der Erklärung, dass das Gutachten als vertragsgemäß anerkannt wird. Diese Erklärung wird in der Praxis nie förmlich abgegeben. Sie wird immer stillschweigend erfolgen.

Bei Planungsleistungen für ein Bauwerk beträgt die Verjährungsfrist 5 Jahre (§ 634 a Abs. 1 Nr. 2 BGB), da die Planungsleistungen in einem Bauwerk verkörpert.

Bei der Erstellung von Bewertungsgutachten (feststellendes Gutachten) Leistungserbringung an Privatpersonen, wie für Gericht beträgt die Verjährung 3 Jahre (§ 634 a Abs. 1 Nr. 3 BGB).

Weiterhin von erheblicher Bedeutung ist die Frage, ob und inwieweit das Gutachten Haftungsansprüche gegenüber Dritten auslösen kann.

Namentlich für den Sachverständigen besteht dann, wenn er Privatgutachten erstattet, die Haftungsgefahr der Inanspruchnahme durch Dritte.

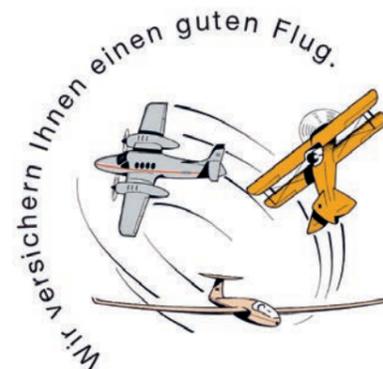
Dritte sind hierbei Personen, die nicht Auftraggeber des Sachverständigen sind. Gegenüber Dritten haftet der Privatgutachter, wenn feststellbar ist, dass der Gutachtauftrag Schutzpflichten gegenüber Dritten begründet hat, d. h. der Sachverständige sein Gutachten im Auftrag einer Person erstellt hat, mit der Maßgabe, dass von dem Gutachten bestimmungsgemäß gegenüber Dritten Gebrauch gemacht werden soll und es zu erwarten ist, dass Dritte wegen der besonderen Sachkunde auf die Richtigkeit des Sachverständigen vertrauen.

Als grundlegende Entscheidung ist hier das Urteil des Bundesgerichtshofs vom 13.11.1997 (Az: X ZR 144/94) zu nennen. Dieser Entscheidung des Bundesgerichtshofs lag im Wesentlichen folgender Sachverhalt zugrunde. Ein Sachverständiger, öffentlich bestellt und vereidigt, sollte im Auftrage eines Hauseigentümers ein Wertgutachten zur Vorlage bei dessen Hausbank erstellen.

→ Fortsetzung auf Seite 30

Peschke versichert Luftfahrt

Von Fliegern – für Flieger



<http://peschke-muc.de>

Siegfried Peschke KG • Versicherungsvermittlung

Oberes Straßfeld 3 • 82065 Baierbrunn/Isartal
Telefon 089/7 44 81 20 • Telefax 089/7 93 84 61

Fliegende Juristen und Steuerberater

Luftrecht:

Haltergemeinschaften - Lizenzen

Regulierung von Flugunfällen

Ordnungswidrigkeiten - Strafverfahren

Steuerliche Gestaltungen etc.

Bundesweite Adressenliste erhältlich über Faxabruf: (049) 6331 / 721501

Internet: www.ajs-luftrecht.de

Phone: (049) 6103 / 42081

E-Mail: Info@ajs-luftrecht.de

Fax: (049) 6103 / 42083



Ein Arbeitskreis der AOPA Germany



Sie fliegen!

Wir kümmern uns um

- die Rückerstattung Ihrer Mineralölsteuer
- die Bereitstellung von Slots auch für die AL
- die Abschaffung der ZÜP
- EASA-FCL, EASA-OPS, Security
- und vieles mehr

Weitere Infos?

AOPA-Germany, Verband der Allgemeinen Luftfahrt e.V.
+49 6103 42081 • info@aopa.de • www.aopa.de

aircraft service sales maintenance and
new Helicopter service Bell 206
**Piloten-
SERVICE** Robert Rieger GmbH
E-Mail (Vilshofen) piloten-service.rieger@gmx.de
E-Mail (Straubing) piloten-service@web.de

Ihr Spezialist für Malibu,
Mirage, Meridian, Jet Prop

Wir lösen auch knifflige Probleme
an Ihrem Flugzeug,
ob Piper, Beech, Cessna, D.A.I.,
Socata

Piloten-Service Robert Rieger GmbH
DE.145.0170

D-94474 Vilshofen Tel. 08541-8974 – Fax: 08541-1232

piloten-service.rieger@gmx.de

D-94348 Atting-Straubing Tel. 09429-716 – Fax: 09429-8314

piloten-service@web.de

Dies war auch gerade Gegenstand der Beauftragung. Dem Sachverständigen war auch bekannt, dass das Gutachten dem Zweck diene, dass der Auftraggeber von seiner Hausbank ein Darlehen erhält.

Bei der Bewertung des Grundstückes hat der Sachverständige maßgeblich auf einen Mietvertrag abgestellt. Der Sachverständige hatte Daten erhalten, aus denen sich erhöhte Mieteinnahmen ergeben. Diese vom Eigentümer zur Verfügung gestellten Unterlagen hat der Sachverständige nicht überprüft. Er ist vielmehr davon ausgegangen, dass ihn der Eigentümer täuscht. Er hat sodann bewusst, diese falschen Daten zur Grundlage seines Gutachtens gemacht.

Auf der Grundlage dieses Sachverständigengutachtens hat dann die – A-Bank – dem Eigentümer ein Darlehen in Höhe von 1.000.000 DM gewährt, Zugumzug gegen erstrangige Hypothek von 600.000 DM und zweitrangige Hypothek in Höhe von 400.000 DM.

Für die zweitrangige Hypothek übernahm die B-Bank gegenüber der erstfinanzierenden A-Bank eine zusätzliche selbstschuldnerische Bürgschaft.

Der Kredit wurde notleidend. Das Haus wurde zwangsversteigert. Der Erlös betrug lediglich 650.000 DM.

Nunmehr geht die erstfinanzierende A-Bank gegen die B-Bank aufgrund der Bürgschaft vor und verlangt von dieser Zahlung eines Betrages in Höhe von 350.000 DM.

Der Bundesgerichtshof hat den Sachverständigen antragsgemäß verurteilt.

Eine Vielzahl von Sachverständigen, denen ich diese Entscheidung vorstelle, kann noch verstehen, dass eine Haftung gegenüber der erstfinanzierenden Bank gegeben ist, weil diese ja gerade auf das Gutachten vertraut hat, ihr das Gutachten zum Zwecke der Finanzierung vorgelegt wurde und der Sachverständige das Gutachten für die Bank zum Zwecke der Finanzierung überlassen hat. Nicht nachvollziehbar ist hingegen die Haftung des Sachverständigen gegenüber der Bank, die sein Gutachten nie gesehen hat.

Der Bundesgerichtshof hat sich in der eben zitierten Entscheidung mit insgesamt 4 Problemkreisen befasst:

Zum einen mit dem Vertrauen des Kreditgebers, der Kenntnis von der Nutzung des Wertgutachtens für die Kreditvergabe, der Haftungsbeschränkung aus dem Auftrags-

verhältnis Auftraggeber/Sachverständige und dem Schadensersatzanspruch auch bei fehlender Kenntnis von Gutachten.

Zum Vertrauen des Kreditgebers hatte der Bundesgerichtshof ausgeführt, der Kreditgeber müsse die Beleihbarkeit allein aufgrund des Gutachtens eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen beurteilen können. Eigene Ermittlungen müsse der Kreditgeber nicht anstellen. Der Sachverständige nehme insoweit eine besondere Vertrauensstellung bei demjenigen ein, dem das Gutachten erkennbar vorgelegt werden solle. Der Kreditgeber kann sich mit anderen Worten voll auf die Richtigkeit der Angaben des Gutachters verlassen und auch darauf, dass der Gutachter jedenfalls die Tatsachen, die für die Wertermittlung wesentlich sind, wie hier die Mieterträge selbst erhoben und überprüft hat, wenn sich nichts anderes Gegenteiliges aus dem Gutachten ergibt. Hinweis für den Sachverständigen in diesem Zusammenhang kann also nur das sein, dass der Sachverständige alle Tatsachen, die er nicht selbst überprüft hat, auch als nicht selbst überprüfte Tatsachen darstellt und entsprechend in seinem Gutachten darauf hinweist, dass er diese Daten ohne Überprüfung übernommen hat.

Dies deshalb, da der Bundesgerichtshof ausdrücklich ausgeführt hat, dass ein Sachverständigengutachten nicht auf Mutmaßungen und Unterstellungen aufbauen dürfe. Es müsse sich auf Tatsachen stützen. Sind dem Sachverständigen die für die Beurteilung maßgeblichen Umstände nicht bekannt, muss er die einschlägigen, tatsächlichen Informationen beim Auftraggeber abrufen. Es ist ihm jedoch nicht gestattet, solche ihm ausschließlich vom Auftraggeber mitgeteilten Angaben ungeprüft in sein Gutachten zu übernehmen. Eine Überprüfungspflicht ist nicht erst dann gegeben, wenn der Sachverständige Anlass zum Misstrauen hat. Er ist stets verpflichtet, solche Angaben zu überprüfen oder, sofern er sie nicht überprüft hat, ausdrücklich darauf hinzuweisen.

Des Weiteren hat der Bundesgerichtshof darauf abgestellt, dass dem Sachverständigen bekannt war, zu welchem Zweck das Wertgutachten benutzt werden sollte. Grundsätzlich, so der Bundesgerichtshof, haftet der Sachverständige aufgrund des Auftragsverhältnisses nur seinem Auftraggeber, hier dem Eigentümer des Hauses. Weiß oder muss der Sachverständige wissen, dass das Gutachten auch Dritten (also nicht nur dem Auftraggeber) für Entscheidungen über Vermögensdispositionen vorgelegt werden sollen (Darlehensvergabe),

so haftet er auch diesen gegenüber, da diese in den Schutzbereich des Gutachtenvertrages einbezogen sind.

Soweit der Bundesgerichtshof in seiner früheren Rechtsprechung eine Haftungsbegrenzung des Sachverständigen gegenüber Dritten mit der Begründung hergeleitet hat, dass die Haftung des Sachverständigen gegenüber Dritten nicht weitergehen könne, als die gegenüber dem Auftraggeber, so hat er heute diese Rechtsprechung aufgegeben.

In dem hier entschiedenen Fall hätte die frühere Rechtsprechung dazu geführt, dass festgestellt worden wäre, dass das Gutachten aufgrund unzutreffender Angaben des Auftraggebers falsch ist. Es versteht sich damit von selbst, dass aus dieser Fehlerhaftigkeit des Gutachtens keinerlei Haftungsansprüche des Auftraggebers gegen den Sachverständigen hätten abgeleitet werden können. In derartigen Fällen entfiel damit nach der früheren Rechtsprechung eine Haftung des Sachverständigen gegenüber Dritten.

Der BGH führt heute aus, dass regelmäßig davon auszugehen ist, dass dann, wenn keine andersartigen Vereinbarungen zwischen Auftraggeber und Sachverständigen für den Dritten erkennbar sind, diese Haftungsbeschränkung stillschweigend abbedungen ist. Ansonsten, so der Bundesgerichtshof, würden Gutachten öffentlich-bestellter und vereidigter Sachverständiger im Geschäftsverkehr weitgehend bedeutungslos.

© RA Michael Schroeder

Fortsetzung in Heft 22/ 2-2011

Klaus-Rudolf Kelber
Diplom-Finanzwirt und Steuerberater

Mandantenorientierte und individuelle Betreuung ist seit 1980 unser Ziel.



Schwerpunkte:

- Betreuung von Familienunternehmen
- Luftfahrtbranche
- Rating Advisor
- Unternehmer-Coaching
- Existenzgründungsberatung
- Seminare
- Organisation des Rechnungswesens
- Steuerstrafrecht
- Umwandlung und Nachfolgeregelung

Bergstraße 9a • 24558 Henstedt-Ulzburg
Telefon 04193-92073 • Telefax 04193-93277

E-Mail: Klaus-Rudolf@Kelber-Steuerberater.de
Internet: www.Kelber-Steuerberater.de

Neues aus unserer Schmunzelecke

Verband der Luftfahrtsachverständigen/Was zum Schmunzeln

**Zusammengestellt von:
Wolfgang Hirsch**

☞ Als was bezeichnet ein Versicherungsvertreter eine Verlobung? Als vorläufige Deckungszusage.

☞ Sterbehilfe für Männer...
Gestern Abend haben meine Frau und ich am Tisch sitzend über einiges diskutiert. Dann kamen wir auf Sterbehilfe zu sprechen. Zu dem sensiblen Thema, Wahl zwischen Leben und Tod, habe ich ihr gesagt: „Wenn’s mal soweit kommen sollte, lass mich nicht in einem solchen Zustand! Ich will nicht leben – nur von Maschinen abhängig und von Flüssigkeiten aus einer Flasche. Wenn ich in diesem Zustand bin, dann schalte bitte die Maschinen ab, die mich am Leben erhalten.“
Da ist sie aufgestanden, hat den Fernseher und den Computer ausgemacht und mein Bier weggeschüttelt!
Die blöde Kuh!

☞ Der Teufel erscheint einem Rechtsanwalt und schlägt ihm folgendes Geschäft vor: „Ich werde dich zum erfolgreichsten Anwalt der Stadt machen. Du wirst vier Monate Urlaub im Jahr haben. Alle Kollegen werden dich beneiden, die Mandanten und Richter werden dich respektieren. Du wirst Präsident deines Golfclubs und Ehrendoktor der Universität. Als Gegenleistung sollen aber die Seelen deiner Eltern, deiner Frau und deiner Kinder auf ewig in der Hölle schmoren.“
Der Anwalt überlegt kurz und fragt dann: „Und wo ist der Haken an der Sache?“

☞ Ein Mann kommt in einen Hirnladen, um sich Hirn fürs Nachessen zu kaufen. Er sieht auf einem Schild, dass Hirn von verschiedenen Berufen erhältlich ist. Er fragt den Metzger: „Wie viel kostet Ingenieur-Hirn?“ - „8 Franken für 100g.“ - „Wie viel kostet Arzt-Hirn?“ - „12 Franken für 100g.“ - „Wie viel kostet Juristen-Hirn?“ - „500 Franken für 1g!“
Was macht denn Juristen-Hirn so teuer?“ - „Was glauben Sie denn, wie viele Juristen man schlachten muss, um 1g Hirn zu erhalten?“

☞ Eine Schlange und ein Hase waren auf dem Weg durch den Wald, als sie auf einer Kreuzung zusammenstießen. Beide begannen sofort, einander die Schuld am Unfall zuzuschreiben. Als

die Schlange argumentierte, sie sei seit ihrer Geburt blind, und hätte daher immer Vortritt, stellte sich heraus, dass auch der Hase seit seiner Geburt blind war. Die beiden vergaßen den Zusammenstoß und sprachen miteinander über ihre Erfahrungen, blind zu sein. Die Schlange erzählte mit Bedauern, dass ihr größtes Problem war, dass sie keine Identität besaß. Sie hatte niemals ihr Spiegelbild gesehen, ja sie wusste nicht einmal, was für ein Tier sie war. Der Hase hatte genau das gleiche Problem. So beschlossen die beiden, sich gegenseitig abzutasten, und zu erzählen, was der andere war, und wie er aussah. Die Schlange wand sich darauf um den Hasen und sagte nach kurzer Zeit: „Du hast einen sehr weichen, wuscheligen Pelz, lange Ohren, lange Hinterbeine und einen kleinen wuscheligen Schwanz. Ich glaube, du bist ein Hase!“
Der Hase war erleichtert, endlich zu wissen, was er war, und fühlte nun den Körper der Schlange. Nach ein paar Minuten sagte er: „Du bist schuppig, schleimig, hast kleine Augen, du windest dich und kriechst die ganze Zeit, und du hast eine gespaltene Zunge. Ich glaube, du bist ein Anwalt!“

☞ Eine Frau und ein kleines Mädchen besuchten das Grab der Großmutter. Auf dem Weg vom Grab zurück zum Auto fragte das Mädchen plötzlich: „Mama, darf man zwei Personen im gleichen Grab begraben?“ - „Nein, das darf man nicht“, antwortete die Mutter, „wie kommst du auf diese Idee?“
Da sagte das Mädchen: „Auf dem Grabstein dort steht: ‚Hier liegt ein Anwalt und ehrlicher Mann.‘“

☞ Ein Mädchen spazierte dem Strand entlang, als es plötzlich eine Stimme hörte: „He, küss mich! Ich bin ein verwandelter Anwalt.“
Das Mädchen schaute sich um und sah einen Frosch. Der Frosch sagte: „Ja, ich spreche. Küss mich!“
Das Mädchen nahm den Frosch und verstaute ihn in ihrer Handtasche. Später zeigte es den Frosch einem Freund. Der Frosch beschwerte sich: „Nun komm schon! Küss mich! Du wirst es nicht bereuen!“
Das Mädchen verstaute den Frosch wieder in seiner Handtasche. Als es den Frosch einem weiteren Freund zeigte sagte der

Frosch: „Warum küsst du mich nicht? Ich werde dich reich machen.“
Aber das Mädchen legte den Frosch zurück in die Handtasche. Als es später den Frosch einer Freundin zeigte, sagte der Frosch: „Ich glaube, du verstehst mich nicht. Ich sagte dir, ich sei ein verwandelter Anwalt. Wenn du mich küsst, mache ich dich reich.“
Das Mädchen antwortete nun: „Warum sollte ich? Ein Anwalt ist wertlos, es gibt so viele. Aber ein sprechender Frosch ist cool.“

☞ Ein frommes, gutes Paar war auf dem Weg zum Standesamt, als ein tragischer Verkehrsunfall ihre Leben beendete. Als sie nun in den Himmel kamen, fragten sie Petrus, ob er ihre Vermählung arrangieren könne. Sie hätten sich so auf ihre Hochzeit gefreut, so dass sie sich nichts sehnlicher wünschten, als ein Ehepaar zu werden. Petrus dachte einen Moment nach, willigte dann ein, und sagte dem Paar, sie müssten noch ein bisschen warten. Es vergingen danach fast ein hundert Jahre, bis Petrus sie wieder rufen ließ. Die beiden wurden in einer einfachen Zeremonie getraut. Zuerst waren die beiden glücklich, aber mit der Zeit erlosch die Liebe. Etwa dreißig Jahre später waren sie sich einig, dass sie nicht die Ewigkeit miteinander verbringen wollten. Sie suchten Petrus auf und sagten: „Wir dachten, wir würden für immer glücklich sein, aber nun glauben wir, wir haben unüberbrückbare Differenzen. Gibt es eine Möglichkeit, uns scheiden zu lassen?“
- „Nehmt ihr mich auf den Arm?“ sagte Petrus. „Ich brauchte hundert Jahre, um einen Priester nach hier oben zu bringen, damit ihr heiraten könnt. Es wird mir aber nie gelingen, einen Anwalt zu bekommen!“

☞ Einer Umfrage zufolge meinen 5% aller Frauen, sie hätten einen zu dünnen Arsch, 20% meinen, er sei zu dick, der Rest ist froh, dass sie ihn geheiratet haben

☞ Der Angeklagte fragte seinen Anwalt, wie lange die ganze Angelegenheit wohl dauern werde. Anwalt: „Für mich drei Stunden und für Sie drei Jahre...“

