Verband der Luftfahrtsachverständigen



German Frescheinungsweise vierteljährlich 19. Jahrgang Preis 3,- EURO For law and maintenance Frescheinungsweise vierteljährlich 19. Jahrgang Preis 3,- EURO Ausgabe: 4.2019



1. Vorsitzender des VdL: R. McKay





THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 1 - 4, 2020

Friedrichshafen | Germany

www.aero-expo.com #aerofriedrichshafen



Editorial

Reinhard Kircher



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

mit großem Engagement aller Beteiligten wurde die Außerordentliche Mitgliederversammlung des Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) in Langen vorbereitet und mit Erfolg durchgeführt. Die persönliche Einladung aller Mitglieder trug Früchte, es kamen deutlich mehr als zu erwarten war.

Ein kurzfristig anberaumter Termin in Stuttgart am 12. Oktober war der Grundstein für die Vorbereitung der Wahl des neuen 1. Vorsitzenden. Der Kanditat R. McKay wurde in die verbandsinternen Abläufe und Verantwortlichkeiten eingeführt. Damit er sich für die kommenden Wochen bis zur AERO-Messe in Friedrichshafen einen Überblick verschaffen kann, welche Potentiale im Verband stecken.

Der Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) hat seinen neuen Vorstandsvorsitzenden R. McKay aus Kreuzlingen (CH) auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 9. November einstimmig zum neuen Vorsitzenden gewählt. Wir danken dem zurückgetretenen 1. Vorsitzenden Herrn Rechtsanwalt Frank Peter Dörner für sein Engagement und die gute Zusammenarbeit.

Die vorliegende Ausgabe beinhaltet folgende Artikel und Beiträge:

Zusammenfassung der Außerordentliche Mitgliederversammlung des Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) mit Vorstellung des neuen 1. Vorsitzenden R. McKay.

Dr. Harald Hanke referierte zur Anerkennung der Ausbildung zum basisqualifizierten Luftfahrtsachverständigen.

Das Seminar des AOPA-AK und des VdL wurde von Jochen Hägele moderiert.

Ein wie gewohnt lebendiger und informativer Vortrag von Herrn Dr. Andreas Grassl zum Thema "Einfluss von Schadensereignissen auf den Marktwert von Luftfahrzeugen".

Unser neues Mitglied Herr Marco Niles referierte über einen "Triebwerksvorfall ohne Unfallfolgen oder Personenschaden".

Herr Matthias Pöhlmann lieferte einen umfangreichen Bericht über eine "Lärmklage eines Anwohners am Rande des Flugplatzes Zwickau EDBI".

Frau Monika Thürmer, Vorsitzende Richterin des 9. Senats am Hessischen VGH stellt die Frage: "Sind die geltenden Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt zementiert"?

"Bodenprüflauf mit Triebwerksschaden" lautet der Bericht aus der Sv-Praxis von Marco Niles.

Luftfahrthistorie, "Geschafft: Weltumrundung mit einer Spitfire", Bericht vom Autor Volker K. Thomalla

Ein Erfahrungsbericht aus der Sv-Praxis von Claus-Dieter Bäumer, Reparatur von Kaskoschäden an russischen Oldtimern.

Ein weiterer Bericht aus der Sv-Praxis von Werner Fischbach, "Wenn Jets segeln müssen".

Eine neue Rubrik wurde aufgenommen, die in den nächsten Ausgaben weiterverfolgt wird, VdL Informationen zu aktueller Rechtsprechung und Gesetzgebung.

Ich danke den Autoren für ihre Beiträge, den Inserenten für die Unterstützung und allen Beteiligten für das Gelingen der vorliegenden Ausgabe.

Ich wünsche allen Lesern, Mitgliedern, Sponsoren und Autoren eine besinnliche Weihnachtszeit und einen guten Start ins neue Jahr.

Beste Grüße Reinhard Kircher

Inhalt

| VERBAND Außerordentliche Mitgliederversamm | 4-5 mlung |
|-------------------------------------------------------------|---------------------|
| SEMINAR AOPA-AK und VdL | 6-7 |
| LUFTVERKEHR Altersgrenzen für Piloten | 8-10 |
| LESERBRIEF zu Artikel "Just Culture" | 11 |
| SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS Bodenprüflauf mit Triebswerksscha | 12-14 den |
| LUFTFAHRTHISTORIE Weltumrundung mit einer Spitfire | 15-19 |
| CENTERFOLD | 16-17 |
| Impressum | 19 |
| SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS Kaskoschäden | 20-21 |
| SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS Wenn Jets segeln müssen | 22-25 |
| PRESSEMITTEILUNG Atlas Air Service | 26 |
| AUSBILDUNG Fachgremium Luftfahrt | 27 |
| MITTEILUNGEN Mediadaten | 28 |
| MITTEILUNGEN Grundaus bildungs sprogramm | 29 |
| VDL INFORMATION Aktuelle Rechtsprechung | 30-31 |
| | |

Fotos:

Titel © Reinhard Kircher Centerfold © Reinhard Kircher U4 © Reinhard Kircher

Außerordentliche Mitgliederversammlung des Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) Langen, 09.11.2019



Reinhard Kircher

Die Mitgliederversammlung in Langen war nach einigen weniger gut frequentierten Veranstaltungen sehr gut besucht. Die Weiterentwicklung des Verbandes hinsichtlich der Neuausrichtung und den damit verbundenen Impulsen war spürbar. Jochen Hägele moderierte die Mitgliederversammlung und führte das anschliessende Seminar in gewohnt professioneller Weise durch. Nach der Vorstellung des Kandidaten Roland McKay übernahm er auch die Aufgabe des Wahlleiters.

Der Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) hat seinen neuen Vorstandsvorsitzenden R. McKay aus Kreuzlingen (CH) auf der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 9. November einstimmig zum neuen Vorsitzenden gewählt. Wir danken dem zurückgetretenen Vorstandsvorsitzenden Herrn Rechtsanwalt Frank Peter Dörner für sein Engagement und die gute Zusammenarbeit. Er erläuterte den Mitgliedern die Gründe für seinen



Abb.1: R. McKay stellt sich den Mitgliedern vor.

zuziehen wollte, der beim VdL Mitglied ist. Der öffent. best. & vereid. Luftfahrtsachverständige R. McKay hat während seiner

beruflichen Laufbahn vielfältige Leitungsfunktionen in Organisationen im In- und Ausland übernommen. McKay begann seine berufliche Laufbahn bei den Marinefliegern, war bei Lufthansa, LTU und Airbus tätig und hat neben seiner flieger-technischen Ausbildung ebenfalls Betriebswirtschaft studiert. Nach seiner Zeit im Initial Provisioning von Airbus Flugzeugen, folgten Tätigkeiten im Finanz Controlling, Unternehmensberatung und Geschäftsführung als Accountable Manager einer Continuing Airworthiness Management Organisation.

Als vereidigter Flugzeug-Sachverständiger ist McKay hauptberuflich und tagtäglich mit der

Erstellung von Expertisen aus der physischen Überprüfung von Luftfahrzeugen und der Begutachtung der Flugzeugunterlagen befasst. Dies, um aktuelle Bewertungen zu erstellen und realistischen Aussagen zur Preisfindung im Eigner-Kaufgespräch oder Marktpreisaussagen und- Angaben zur zukünftigen Wertentwicklung z.B. für Finanzierungen von Luftfahrgeräten abzugeben.

Dies umfasst die gesamte Palette von größerem Luftfahrtgerät anfangend beim Citation Jet, den Learjet, über Challenger, Falcon Jets, Gulfstream oder Global Express bis zum Airliner Airbus A320 oder auch ACJ, von B757 über B737 zum und BBJ oder anderes kommerziell genutztes Luftfahrzeuggerät ab 5,7 t.

Seine neutrale, objektive Meinung und vertiefte Marktkenntnis sorgen für qualitativ hochwertige Flugzeugbewertungen und damit für realistische Marktpreis-Bewertung, Abschreibungsund Bilanzwertanpassungen bei seiner Mandantschaft.



Abb.2: Wahlleiter Jochen Hägele bei der Abstimmung zur Wahl des neuen 1.Vorsitzenden R. McKay.

Rückzug, die darin begründet sind, dass er als Vorsitzender des Verbandes bei einigen Fällen als Befangen eingestuft werden würde, wenn er als Prozessvertreter einen Sachverständigen hin-



Abb. 3: Jochen Hägele gratuliert R. McKay zur Wahl.



Abb. 4: R. McKay, gewählter 1. Vorsitzender des VdL bedankt sich für das Vertrauen der Mitglieder.

Diese sind i.d.R. finanzierende Banken oder andere Leasinggeber, Family Offices, Wartungsbetriebe, private (NCC) und kommerzielle Betreiber (AOC) von Luftfahrtgerät, Gerichte und selbstverständlich der private Flugzeugeigner (HNWI).

Die Eigentümer, als private Käufer und gewerbliche Luftfbetreiber unterstützt McKay bei der Suche und Auswahl des passenden Luftfahrtgerätes. Dabei überwacht er entweder den Auslieferungsprozess vor Auslieferung bei Hersteller oder bei Pre-Owned Gerät die Pre-Buy-Inspektionen und die Wartung, sowie den Import oder Export und den dazu gehörenden De-/Registrierungsprozess bei den jeweiligen kompetenten internationalen Luftfahrtbehörden.

Ausbildung des VdL zum basisqualifizierten Sachverständigen

Seit September 2019 gibt es bei der IHK Stade die Möglichkeit, sich für eine öffentliche Bestellung zur besonderen Sachkunde im Sachgebiet 3300 prüfen zu lassen. Im Artikel auf der Seite 27 finden Sie weitere Informationen.

Fotos: © Reinhard Kircher



Abb. 5: Dr. Harald Hanke referierte zur Anerkennung der Ausbildung zum basisqualifizierten Luftfahrtsachverständigen.



SALES / MAINTENANCE / CHARTER www.aas.ag / sales@aas.ag / +49 421 53658 -710



Seminar in Langen, 09.11.2019



AOPA-AK "Fliegende Juristen und Steuerberater"

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)

RA Jochen Hägele (Stuttgart): Status quo des AK der Fliegenden Juristen und Steuerberater. Aufgabenstellung für 2020: AOPA Urteilssammlung, Wolfgang Hirsch hat eine Sammlung von über 1.600 Urteilen, Beschlüssen und Beschwerden aus

menden Faktoren. Es gibt keine Formel für den Merkantilen Minderwert, letztlich erfolgt eine subjektive Einschätzung nach möglichst objektiven Kriterien.



Abb.1: Jochen Hägele

der aktuellen Rechtsprechung der Luftfahrt angelegt. Diese will Jochen Hägele in die AOPA integrieren und federführend in einem noch anzulegenden automatisierten Datenbanksystem weiterpflegen.

Festlegung der neuen Termine für 2020 siehe am Ende des Artikels.

RA Dr. Andreas Grassl (Wien): "Der Einfluss von Schadensereignissen auf den Marktwert von Luftfahrzeugen." Referat mit anschließender Diskussion.



Abb. 2: Dr. Andreas Grassl

Zusammenfassung: Bewertung von Luftfahrzeugen ist eine kaufmännische Aufgabe, die technischen Sachverstand erfordert. Damage History ist nur einer von vielen wertbestim-



Abb. 3: Marco Niles

Marco Niles (Sankt Augustin): Pilot bei BPOLFLG, neues Mitglied des VdL: "Vorstellung eines Triebwerkvorfalls beim Bodenlauf." Referat mit anschließender Diskussion. Ein Artikel seines Vortrages in dieser Ausgabe ist zu finden auf den Seiten 12-14.

RA Matthias Pöhlmann (Zwickau): "Die Lärmklage eines Anwohners", Referat mit anschließender Diskussion.



Abb. 4: Matthias Pöhlmann

Umfangreicher Bericht zur Rechtsprechung einer Klage eines Anwohners am Rande des Flugplatzes Zwickau EDBI. Frau Monika Thürmer konnte zum Vortrag ergänzende rechtliche Ausführungen beitragen. Wir danken allen Referenten für ihre Beiträge aus der beruflichen Praxis, die zu lebhaften Diskussionen beigetragen haben.



Abb. 5: Gut besuchtes Semiar in Langen, Mitglieder des AOPA-AK "Fliegende Juristen und Steuerberater" und des Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL).



Abb. 6: Kaffeepause mit anregenden Gesprächen.

Das Hotel unter neuer Leitung hat sich bemüht, die Betreuung und Versorgung der Seminarteilnehmer zu ihrer Zufriedenheit zu gestalten.

1. Termine des AK der AOPA Germany und des VdL e.V. Samstag, den 09. Mai 2020

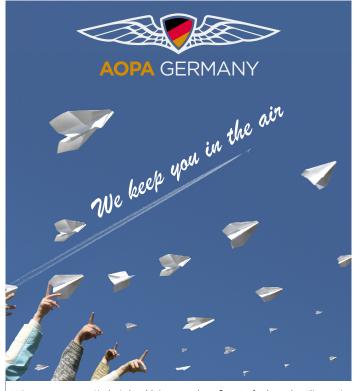
Samstag, den 07. November 2020

Tagungsort noch offen, wird aber rechtzeitig bekanntgegeben.

2. AERO Friedrichshafen

Samstag, den 04. April 2020, 10:00 Uhr, Saal Liechtenstein VdL-Jahreshauptversammlung (unter Vorbehalt)

Fotos: © Reinhard Kircher



Wir unterstützen Sie bei den kleinen und großen Aufgaben der Fliegerei. Wir mischen uns ein wenn Pilotenrechte beeinträchtigt werden. Verlassen Sie sich auf die weltweit präsente Gemeinschaft der AOPA!

www.aopa.de

AOPA-Germany - Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V. Email: info@aopa.de Flugplatz, Haus 10 Telefon: 0049 6103-42081 Telefax: 0049 6103-42083 Flugplatz, Haus 10 63329 Egelsbach I Deutschland

Sind die geltenden Altersgrenzen für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt zementiert?

Vorsitzende Richterin des 9. Senats am Hessischen VGH, Monika Thürmer

Mit 65 Jahren ist endgültig Schluss mit dem beruflichen Arbeitsleben - so rigoros und uneingeschränkt gilt das für Piloten in der gewerblichen Luftfahrt. Schlimmer noch: im Cockpit dürfen sie im Alter zwischen 60 und 65 Jahren nur noch eine Funktion als Co-Pilot gemeinsam mit einem jüngeren Piloten ausüben.

Ganz anders ist das bei den meisten anderen Arbeitnehmern, denn bei ihnen ist die Altersgrenze für den Eintritt in den Ruhestand schon überwiegend auf 67 Jahre angehoben worden. Sogar eine Anhebung auf 69 Jahre wird seit kurzem diskutiert (vgl. die Anregung der Bundesbank, FR-online vom 23.10.2019).

Begründet wird diese Entwicklung nicht nur mit der Anpassung an die allgemein höhere Lebenserwartung der Menschen und die bei vielen damit einhergehende längere körperliche und geistige Leistungsfähigkeit. Sie wird vor allem auch als wirtschaftlich und versorgungsrechtlich unabweisbare Notwendigkeit gesehen - wegen der ansonsten den Trägern der Altersversorgung "drohenden" finanziellen Überforderung durch eine längere Bezugsdauer von Renten und Ruhegehältern.

Die für gewerblich tätige Piloten maßgebliche Bestimmung der Altersgrenze, die so zuletzt in der jetzt geltenden europarechtlichen Regelung¹ festgelegt wurde, geht zurück auf eine vor 75 Jahren (!) getroffene Empfehlung der ICAO² vom 7. Dezember 1944 betreffend die Lizenzierung von Luftfahrtpersonal.

Danach soll der Inhaber einer Pilotenlizenz, der das Alter von 65 Jahren erreicht hat, nicht als Pilot eines Luftfahrzeugs im gewerblichen Luftverkehr tätig sein dürfen. Auch der Begriff der gewerblichen Luftfahrt wird in der europarechtlichen Regelung definiert³ und umfasst demnach die entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Fracht oder Post.

Dagegen fallen Leer- oder Überführungsflüge im Gewerbebetrieb eines Luftverkehrsunternehmens sowie - nach einer aktuellen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs - die Tätigkeit als Ausbilder und/oder Prüfer an Bord eines Luftfahrzeugs, ohne (zugleich) Mitglied der Flugbesatzung zu sein, nicht darunter⁴. Umgekehrt bedeutet dies, dass eine Tätigkeit nicht (mehr) zulässig ist, sobald Fluggäste oder Fracht (mit-)befördert werden. Auch eine Tätigkeit als Fluglehrer scheidet aus, wenn dieser Mitglied der Besatzung ist, was mittlerweile aber überwiegend der Fall sein dürfte.

Damit blieb die starre Altersgrenze von 65 Jahren neuerlich unbeanstandet. Begründet wird dies damit, dass die Piloten von

Luftfahrzeugen in der Kette der Akteure der Luftfahrt ein wesentliches Glied darstellen und die Kompetenz dieser Spezialisten eine der Hauptgarantien für die Zuverlässigkeit und Sicherheit der Zivilluftfahrt bleibt. Der Erlass von Maßnahmen, mit denen gewährleistet werden soll, dass nur diejenigen Personen Luftfahrzeuge fliegen dürfen, die über die erforderlichen körperlichen Fähigkeiten verfügenden, ist deshalb auch nach Ansicht des EuGH unerlässlich, um die Gefahr von Zwischenfällen aufgrund menschlichen Versagens auf ein Mindestmaß zu verringern. Es erscheint dem EuGH deshalb als vernünftig, dass der Unionsgesetzgeber wegen der Bedeutung menschlicher Faktoren auf dem Gebiet der Zivilluftfahrt sowie wegen des über die Jahre fortschreitenden Verlusts der für die Ausübung des Pilotenberufs erforderlichen körperlichen Fähigkeiten die Bestimmung einer Altersgrenze für erforderlich hält, um ein angemessenes Sicherheitsniveau der Zivilluftfahrt aufrechtzuerhalten⁵.

Der Kläger in diesem vom EuGH entschiedenen Verfahren ist auch mit seinem Einwand gescheitert, es gebe keine wissenschaftlich gesicherten medizinischen Erkenntnisse, die eine erhöhte Gefahr im Zusammenhang mit dem Einsatz von Piloten nach Vollendung des 65. Lebensjahres belegen würden, und im Übrigen hänge der Rückgang der körperlichen und psychischen Leistungsfähigkeit nicht von der Vollendung eines Lebensjahres, sondern von individuellen Faktoren ab.

Dem wurde entgegen gehalten, dass angesichts des weiten Ermessens, das dem Unionsgesetzgeber eingeräumt ist, dieser durchaus pauschalierend durch eine Altersgrenze den Ungewissheiten bezüglich der Existenz oder des Umfangs von Risiken für die menschliche Gesundheit begegnen könne und nicht abwarten müsse, bis diese im Einzelnen nachgewiesen sind, etwa durch eine Tauglichkeitsuntersuchung. Maßgeblich war für den Gerichtshof dabei die enge Verbindung zwischen der Sicherheit der Zivilluftfahrt und dem Schutz der Besatzungsmitglieder, der Fluggäste und der Bewohner der überflogenen Gebiete⁶. Damit wurde zugleich festgestellt, dass diese Regelung nicht gegen Art. 15 und 21 der EU-Grundrechte-Charta (insbesondere Schutz vor Altersdiskriminierung) verstößt.

Das Argument der jedenfalls heute fehlenden wissenschaftlichen Untermauerung einer solchen die Berufsausübung einschränkenden Regelung scheiterte mithin schon an der weit gefassten Regelungsbefugnis des Unionsgesetzgebers. Dies ist im Grunde der politischen Notwendigkeit geschuldet, einen Kompromiss angesichts durchaus unterschiedlicher Lebenserwartungen und Gesundheitsstandards in den Mitgliedsländern eingehen zu müssen. Damit wird eine aktuelle Ermittlung in Form von Studien vom Gerichtshof erst gar nicht verlangt, und dies, obwohl in eine auch

5 EuGH a.a.O., Rn. 55 f. 6 EuGH a.a.O., Rn. 59 f. u. 64

¹ FCL.065 VO (EU) Nr. 1178/2011

² Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt

³ Anhang I zu der VO (EU) Nr. 1178/2011

⁴ EuGH, Urteil vom 05.07.2017 – C-190/16 -, zit. nach juris

von der EU-Grundrechtecharta geschützte Rechtsposition eingegriffen wird. Für die Beurteilung der körperlichen Leistungsfähigkeit trotz der schon nach landläufiger Ansicht feststellbaren Entwicklung⁷ bleibt man auf dem Stand der nunmehr 75 Jahre alten Erkenntnis stehen, die der gleichaltrigen Empfehlung der ICAO zugrunde liegt. Da hilft es auch wenig, dass sich diese nur auf die Mindeststandards bezieht, denn auch dies verwehrt es den Vertragsstaaten zwar nicht, strengere Maßstäbe anzulegen, aber sie dürfen nicht unter diesen Standards bleiben. Das bedeutet allerdings auch, dass eine Änderung nur (noch) auf der schwerfälligeren Ebene einer Änderung der EU-Verordnung und auch erst nach Änderung der ICAO erfolgreich bewirkt werden kann.

Zwar ist in einem aktuell vor dem EuGH anhängigen Verfahren aus Italien die Altersgrenze von 65 Jahren erneut problematisiert worden⁸, dabei handelt es sich allerdings um eine Tätigkeit, die nach dem Sachverhalt, wie er den bisher vorliegenden Schlussanträgen des Generalanwalts vom 26. Juni 2019 zu entnehmen ist, eher den Streitkräften zuzurechnen sein dürfte mit der Folge, dass diejenigen Regeln, die die Zivilluftfahrt betreffen, gar nicht anwendbar wären⁹.

Kein Trostpflaster stellt der in den Entscheidungsgründen des EuGH-Urteils gleichfalls erfolgte Hinweis dar, mit dieser Regelung der Altersgrenzen sei kein automatisches und endgültiges Ausscheiden aus dem Arbeitsmarkt verbunden, da sie weder die Versetzung in den Ruhestand von Amts wegen bedeute noch die Lizenzinhaber von jeglicher Aktivität auf dem Gebiet der Luftfahrt ausschließe¹⁰. Das trifft zwar zu, dürfte aber weitgehend ins Leere gehen und von dem Problem ablenken. Denn die für manchen Piloten wirtschaftlich möglicherweise existentielle Frage, ob Airlines letztlich Piloten über 65 in Lohn und Brot halten werden, nur um Ausbildungs-, Prüfungs- sowie Leer- und Überführungsflüge durchführen zu lassen, ist schon in dem vom EuGH entschiedenen Fall mit der zugrunde liegenden Fallkonstellation negativ zu beantworten. Vor allem aber wird damit der Bereich der gewerblichen Luftfahrt, der nicht vom Mehrpersonencockpit geprägt ist, völlig außer Acht gelassen. Hier hat diese Regelung durchaus den Effekt, schon Lizenzinhaber über 60 Jahre aus dem Arbeitsmarkt zu verdrängen¹¹. Welche Auswirkungen dies für die betroffenen Personen hat, kann man sich angesichts der aktuell geltenden Rentenhöhen leicht ausmalen.

Dass die Auswirkungen insbesondere beim Betrieb mit Single-Cockpit sogar für Unternehmen existenzbedrohend sein können, zeigt ein Fall im Bereich der Küstenfliegerei zwischen Nordseeküste, ostfriesischen Inseln und Helgoland, in dem die Fluggesellschaft versucht hat, wenigstens die Zeit des rechtlichen Umbruchs von der nationalen deutschen zur europäischen Gesetzgebung zu nutzen und über eine Ausnahmeregelung eine längere Beschäftigung von Piloten, die älter als 60 Jahre waren, zu erreichen. In dem letztinstanzlich vom OVG Lüneburg entschiedenen Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes¹² wurde immerhin übergangsweise bis zur Entscheidung in der Hauptsache die weitere Tätigkeit ermöglicht, wahrscheinlich da letztlich die Inselversorgung davon abhing. Der klagende Betrieb, der diese Versorgung mit Flugzeugen des Typs Cessna 172 und 182 sowie Britten-Norman Islander (BN2N-20) durchführte, befand sich in der verzweifelten Lage, dass jüngeren Berufspiloten diese VFR-Fliegerei auf Dauer nicht genügte und ältere sich scheuten, einen Vertrag nur bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres zu unterzeichnen. Wie eng sich das Segment in wirtschaftlicher Hinsicht darstellt, zeigt schon die Geschichte der klagenden Regionalfluggesellschaft, die vormals Kommanditistin einer Zweipersonengesellschaft war, die ihrerseits mit dem Ausscheiden ihrer Komplementärin am 31. Oktober 2014 aufgelöst und ohne Liquidation beendet worden war.



In dem vom OVG Lüneburg entschiedenen Verfahren ging es um Anträge auf Freistellung von der Anwendung der europa-

rechtlichen Regelung¹³, für die aber die Darlegung unvorhergesehener und dringender betrieblicher Umstände oder der betrieblichen Umstände von beschränkter Dauer verlangt wurde. Diese fehlten nach Ansicht des Luftfahrt-Bundesamtes, das den Antrag folglich abgelehnt hatte. Dem lagen offenbar auch Unklarheiten bzw. Meinungsverschiedenheiten zwischen der EASA und dem Luftfahrt-Bundesamt darüber zugrunde, welche Anforderungen an derartige Nebenbestimmungen zu stellen seien,

⁷ nur zum Vergleich: in Österreich und Deutschland liegt die Altersgrenze für Busfahrer, die auch Verantwortung für Passagiere tragen, bei 70 Jahren; aus: Schriftliche Anfrage an die Europäische Kommission; nach der RL 91/439/EWG kann jeder Mitgliedstaat die Gültigkeitsdauer der von ihnen ausgestellten Führerscheine weiterhin nach einzelstaatlichen Kriterien festlegen (Antwort der Europ. Kommission, ABI. C 223 vom 17.07.1998 S. 42)

⁸ Gennaro Cafaro ./. DQ, Rechtssache C-396/18, zit. nach juris 9 Schlussanträge C-396/18, juris Rn. 40 ff. 10 EuGH a.a.O. Rn. 66 f.

¹¹ so auch Janezic und Stadlmeier in ihrer Anmerkung zu dieser Entscheidung des EuGH, ZESAR 2018, S. 182 ff.

¹² Beschluss vom 13.01.2015 – 7 ME 91/14 -, juris 13 FCL.065 Buchst. a) der VO (EU) Nr. 1178/2011

deren Darstellung hier den Rahmen sprengen würde¹⁴. Auch das OVG Lüneburg hat aber einen Anordnungsanspruch verneint, weil es nicht feststellen konnte, dass die Antragstellerin mit einer auszugsweise vorgelegten Studie der Universität München durchgreifende Zweifel an der Verhältnis- und sonstigen Rechtmäßigkeit der europarechtlichen Regelung der Altersgrenzen glaubhaft gemacht habe. Die von der Antragstellerin dargelegten Umstände des Erreichens der Altersgrenze wurden zudem als vorhersehbar beurteilt. Es wurde jedoch auch bemängelt, Luftfahrt-Bundesamt und Vorinstanz hätten sich nicht hinreichend damit

auseinandergesetzt, und inwieweit sich aus Kündigungen von Nachwuchspiloten, die bisheriges Personal ersetzen sollten, das infolge der Überschreitung der Altersgrenze von 60 Jahren in der Inselfliegerei nicht mehr eingesetzt werden unvorhergesekonnte, hene und dringende betriebliche Umstände und/ oder betriebliche Bedürfnisse von beschränkter Dauer ergeben und eine Ausnahme begründen können¹⁵.

Auch vom Bundesverfassungsgericht war Hilfe in dieser Hinsicht bisher nicht zu erhalten. Dort wurde zuletzt mit einem Nichtan-

nahmebeschluss vom 26. Januar 2007 entschieden, dass die Regelungen (damals noch der JAA) auch nicht gegen die Berufsfreiheit aus Art. 12 GG verstoßen. Zwar ist für derartige subjektive Zulassungsbeschränkungen erforderlich, dass diese dem Schutz eines besonders wichtigen Gemeinschaftsguts dienen, das der Freiheit des Einzelnen vorgeht, und sie dürfen auch nicht außer Verhältnis zum angestrebten Zweck stehen. Diese Voraussetzungen sind nach Ansicht des Bundesverfassungsgerichts mit den besonderen Interessen und der Schutzbedürftigkeit der Allgemeinheit im Zusammenhang mit der Sicherheit des gewerblichen Flugverkehrs aber eindeutig zu bejahen 16.

Da das Sicherheitsargument kaum zu widerlegen ist, bleibt nur der Versuch, die medizinischen und wissenschaftlichen Grundlagen erneut in Zweifel zu ziehen. Jedoch ist dies ein äußerst kostspieliger Weg und der Erfolg fraglich. Bisher liegen zwar neuere, in Österreich für die Rettungsfliegerei eingeholte Studien zu diesem Thema vor, die für Piloten über 60 Jahre ergeben haben, dass weder nennenswerte Einschränkungen der kognitiven Fähigkeiten noch eine signifikante Erhöhung des Risikos einer "sudden in Flight incapacitation" nachgewiesen werden konnten¹⁷.

14 nachzulesen bei OVG Lüneburg a.a.O., juris Rn. 34 15 OVG Lüneburg a.a.O., juris Rn. 41 16 BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 26.01.2007 - 2 BvR

17 Bauer/Nowak/Herbig (in press). Aging and cardiometabolic risk in European HEMS pilots: an assessment of occupational old-age limits as a regulatory risk management strategy. Risk Analysis: An International Journal, (2017), 1–16; Huster/Müller/

Diese Erkenntnisse wurden zudem in den bisherigen Entscheidungen teilweise schon berücksichtigt und dürften heute schon deshalb kaum mehr zum Erfolg führen.

Fazit: Zwar erlöschen durch das Erreichen der Altersgrenze weder die Lizenzen CPL, MPL oder ATPL, und auch die dazu erworbenen Berechtigungen (wie TRI, TRE, Checker) bleiben erhalten, wie der 9. Senat des Hess. Verwaltungsgerichtshofs im vergangenen Jahr entschieden hat¹⁸. Eine Beschäftigung ist damit aber nur möglich bei Leer-, Werkstatt- und Überführungsflügen sowie als Fluglehrer im nicht-gewerblichen Bereich, und das dürfte den Erhalt der



Abb. 1: Lufthansa Cargo MD11 Beladung Foto: commons.wikimedia.org

Lizenzen faktisch schon wegen der zum Erhalt nachzuweisenden Flugstunden beeinträchtigen.

Die Möglichkeit der Umschreibung der gewerblichen Lizenz in einen PPL bietet auch keinen wirklichen Ausweg. Eine gewerbliche Betätigung gegen Vergütung ist dann nicht mehr realistisch umsetzbar, schon weil die Anwendung der §§ 44 bis 51 LuftVG zur Haftung mit dem gesamten persönlichen Vermögen führen kann, wie bisher durchgehend in der Rechtsprechung bejaht wurde, und damit die Tätigkeit äußerst riskant macht. Damit können die Betroffenen zudem nicht ihre Lehrberechtigungen erhalten, für deren Verlängerung sie wie bei der Ersterteilung im Besitz der dazu jeweils erforderlichen (gewerblichen) Lizenz sein müssen¹⁹.

© Monika Thürmer

Prohn/Nowak/Herbig (2014), Medical risks in older pilots: a systematic review on incapacitation and age. International Archives of Occupational and Environmental Health, 567–578; Müller/Prohn/Huster/No-wak/Angerer/Herbig (2014), Pilots' age and incidents in helicopter emergency medical services: A five-year observational study. Aviation, Space, and Environmental Medicine, 522–528

18 Urteil vom 18.10.2018 - 9 A 1844/17 -, juris; nicht rechtskräftig 19 Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 24 ff.

2408/06 -, juris

Leserbrief von Corinna Bleienheuft zum Artikel von Werner Fischbach in der Ausgabe 1.2019

"Just Culture" – ein Fremdwort für Juristen?

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrtes Redaktionsteam,

mit Interesse habe ich in der Aviation News Ausgabe 1.2019 den Artikel zum Thema "Just Culture - Ein Fremdwort für Juristen?" gelesen. In dem Zusammenhang ist es für Ihre Leserschaft sicher

interessant, dass "Just Culture" in Deutschland in 2018 durchaus in der Justiz bzw. Rechtspflege diskutiert wurde und auch weiter auf der Agenda steht. So stand der Deutsche Anwaltstag 2018 unter dem Motto: Fehlerkultur in der Rechtspflege". In vielen Vorträgen und Diskussionsrunden behandelten die Anwälte und auch Richter, den Nutzen einer Fehlerkultur für ihren Beruf. Eingeladen dazu waren auch Vertreter aus der Luftfahrt und der Medizin.

Die Deutsche Richterakademie hat im September 2018 unter dem Motto "Flugsicherheit und Just Culture" Richter und Staatsanwälte zu einem grenzüberschreitenden Gedankenaustausch eingeladen. Referenten waren Vertreter aus allen Bereichen der Luftfahrt, d.h. von EUROCONTROL, Deutsche Flugsicherung, Luftfahrt-Bundesamt, Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, des Internationalen Dachverbands der Flugverkehrsleiterver-

bände (IFATCA), der European Cockpit Association (ECA) ebenso wie ein Vertreter der Safety-Abteilung eines Luftfahrtunternehmens und der European Agency for Railways (ERA). Nicht zuletzt beteiligte sich auch die Kassenärztliche Bundesvereinigung mit einer Kurzdarstellung. Geleitet wurde die Tagung vom Leiter des Referats Luftfahrttechnik, Flugbetrieb, Luftfahrtpersonal und Flugsicherheit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Der umfassende Tagungsbericht hierzu ist in der Ausgabe 1/2019 der Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW) erschienen, ein Folgebeitrag aus den Reihen der Teilnehmer ist geplant.

Die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt bestätigt das Konzept von Just Culture und legt es für die EU-Mitgliedsstaaten verbindlich fest. Artikel 16 der Verordnung bestimmt Kriterien, anhand derer die Mitgliedsstaaten zwischen dem Schutz des Meldenden einerseits und dem Legalitätsprinzip abwägen können und gibt die Möglichkeit auf nationaler Rechtsgrundlage auch einen höheren Schutz eines Meldenden zu legitimieren. Diese Option ebenso wie die Auslegung und Anwendung nationaler Strafrechtsvorschriften, insbesondere der konkreten Gefährdungsdelikte §§ 315 und 315 a StGB durch die Deutsche Rechtspflege mit Blick auf die Vorgaben der VO(EU) Nr. 376/2014 sind interessante An-

sätze für eine möglichst praxisnahe Weiterentwicklung und Würdigung von Just Culture auch in Deutschland.

Mit freundlichen Grüßen

Corinna Bleienheuft *



Abb. 1: Dieser A320 - hier bei der Landung auf der regennassen Piste 14 - war in den Zwischenfall vom 15. März 2011 verwickelt (Foto: W. Fischbach)

*Corinna Bleienheuft ist Rechtsanwältin (Syndikusrechtsanwältin) bei der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung in Braunschweig.

Der Leserbrief gibt ihre persönliche Ansicht wieder.



Bodenprüflauf mit Triebwerksschaden



Marco Niles

Es war einer der typischen Schlechtwettertage im Kasseler Becken an dem die letzten Prüfflugpunkte an einem Hubschrauber abgeschlossen werden sollten. Jedoch waren die Bedingungen nahezu aufliegend, so dass die Prüfflugbesatzung sich entschloss, lediglich einige Bodenprüfpunkte durchzuführen. Der "Wettergott" hatte hier diesmal seine schützende Hand über Mensch und Maschinen gehalten, denn der Bodenlauf verlief völlig anders als das routinemäßige Programm erwarten ließ.

ter Knall mit anschließendem sofortigem Abstellen des Triebwerks. Der Pilot stellte den Hubschrauber nach FLM ab und prüfte die Maschine anhand den Cockpitanzeigen, Schalterstellungen und verließ das Fluggerät zur ersten technischen Befundung.

Im Rahmen seines "walk arounds" stellte der Luftfahrzeugführer fest, dass keine Personenschäden zu beklagen waren und das auf dem Vorfeld hinter dem Hubschrauber zahlreiche Kleinteile/Metallsplitter verortet waren.

Visually, PT shielding not deformed on the outside

Impacts and deformation of the PT ring over a sector of approximately 150°

Abb. 1: Rechts die völlig zerstörte N2-Turbine und das Turbinengehäuse mit dem beschädigten Berstring.

Was war passiert?

Im Rahmen des Bodenlaufs wurden abschließende Ground Checks durchgeführt, hier: Prüfung der Triebwerk-Notsteuerung.

Während sich TW I in Ground Idle befand, wurde TW II im Mixed Mode betrieben und bei 100.5% N2 erfolgte ein lau-

Der anschließende Blick ins Abgasrohr entsprach dem beigefügten Bild - die Arbeitsturbine war völlig zerstört und an den Austrittskanten des Vane Rings erkannte man erhebliche Schäden. Da der Burst Case seiner Aufgabe nachkam, wurden alle separierten Teile der Arbeitsturbine über den Abgaskanal nach außen gelenkt.

Zum zweiten Mal konnten alle Beteiligten "Geburtstag"

feiern, denn neben dem eigentlich geplanten Prüfflug steht normalerweise eine Technikcrew an der Maschine, um beim letzten Bodenlauf nochmals alle Systeme auf Leckagen und ordnungsgemäßen Funktionen zu überprüfen. An diesem Tag lag eine hohe Auslastung des technischen Personals vor und die Prüfpunkte waren bereits bei vorhergehenden Boden-

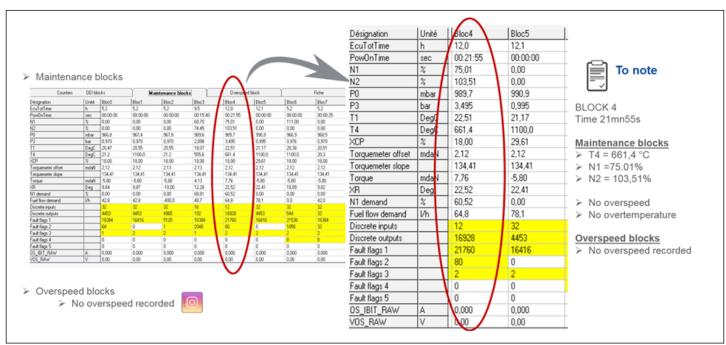


Abb. 2: Auszug aus den ausgelesenen Maintenance-blocks des Triebwerksrechners (EECU)

läufen abgeschlossen worden. Auch hier hätte es durch die umherfliegenden Metallsplitter zu erheblichen Verletzungen kommen können.

Der Hubschrauber wurde abgesperrt und die Meldeverpflichtungen gegenüber den Behörden wahrgenommen. Am nächsten Tag reisten wir mit einem kleinen Team, zusammen mit dem Triebwerkshersteller und dem SMS-Beauftragten des Instandhaltungsbetriebs, zum Unfallort.

Nach dem Auslesen und Bewerten der UMS/FDR-Daten konn-

Bauteile wurde durch den TC-Holder bewertet und durch den Part 21- Betrieb in Reparaturanweisungen verfasst.

Nach zwei Tagen Befundung beim Instandhaltungsbetrieb und alle Absprachen mit den Behörden reisten wir einige Wochen später zum Hauptwerk des Triebwerkherstellers, um die makro-, mikroskopischen Untersuchungen und weitere forensische Befundungen durchzuführen.

Nach der Separation der Triebwerksmodule und der Zerlegung von Modul 2 wurden unsere ersten Analyseergebnisse bestätigt



- The AC was at AHD for a 1000 hrs inspection.
- . The engines were not removed from the airframe during the inspection
- Test for Eng 2 min fuel flow & low RRPM check
- Eng # 1 idle, Eng # 2 flight
- Twist grip was turned slowly to increase fuel
- "Degrade" caution appeared turned on at approx. 100,7% N2,
- A loud "BANG" was heard accompanied by a metallic noise.
- Eng Chip caution on came on at CAD right column which is associated to Eng #2



REVIEW OF THE SUBJECT ENGINE - ON FIELD

- Engine clean, no leaks, no obvious discoloration from
- #2 Power turbine/exhaust exhibits: substantial deterioration and missing parts - Power turbine disc fragmented
- Traces of overheat in the power turbine area inspected
- Power turbine could be turned freely but with some binding points
- Exhaust exhibits deformation and numerous dentsimpacts forming dents facing out, exhaust partially penetrated by expelling turbine parts
- Oil level #2 within limits
- Chip detector oil tank found clean
- Chip detector scavenge line exhibit excessive metal debris built up
- Scavenge oil strainer found one chip trapped in the screen
- Generator #2 removed to turn compressor and gas producer
- Compressor and gas producer found no binding points but some clicking noise
- Engine # 2 inspected with boroscope
- Compressor stage and gas producer no obvious damages
- HMU spline check found ok
- > Fuel and oil filters clean



DATA DUMP AND REVIEW To note

- NR = max 100,5%, equals OEI reference value
- N2 = max 100,5
- T4 = 580 590°C
- Eng. #2 oil press ok (> 1,1 bar)

Abb. 3: Zwischenergebnis nach dem ersten Tag der Befundung

ten die Aussagen des PIC vollumfänglich bestätigt werden, d.h. ein Bedienungsfehler ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen.

Weiterhin konnte verifiziert werden, dass die N1- und N2-Wellen frei drehten und die Boroskopuntersuchungen der N1-Turbine und der weiteren dynamischen Komponenten ergab keinen negativen Befund.

Die Prüfung des Ölkreislaufs ließ ebenfalls keine Rückschlüsse auf die Vorfall-ursache zu. Es wurden Kraftstoffproben zu Untersuchungszwecken entnommen, deren Ergebnisse jedoch keine Hinweise auf die Ursache liefern konnten.

Die Overspeedprotection hatte nicht ausgelöst und das Triebwerk abgestellt. Im Reglungskreislauf der Kraftstoffanlage konnte kein Hinweis auf Fehlfunktionen oder Pilotenfehler analysiert werden.

Somit konzentrierten sich die Untersuchungen auf die N2-Einheit und die damit einhergehenden Reglungsgesetze. Nach dem ersten Tag konnten wir folgendes Zwischenergebnis resümieren. (Siehe Abb. 3)

Das betroffene Triebwerk wurde nun ASAP ausgebaut und an den Hersteller übersandt, damit die forensischen Untersuchungen der Triebwerkbauteile beginnen konnten. Hierbei war sowohl der TC-Holder der Zelle, wie auch der Triebwerkshersteller unmittelbar beteiligt.

Wir inspizierten die Hubschrauberzelle anhand eines Prüfprogramms auf Schäden. Der Heckausleger wies kleine Einschlagspuren von Teilen der separierten N2-Turbineschaufeln im Bereich des Stabilisators auf, Finne und Heckrotor waren ebenfalls beschädigt. Die Zulässigkeit bzw. Reparaturbedürftigkeit der bzw. der Verdacht der Unfallursache im N2-Bereich bekräftigt. Folgendes Schadensbild zeigte sich an der N2-Welle: (Siehe Abb.: 4 Seite 14) Wir überprüften die N2-Einheit auf Rundlauf und führ-



Über 30 Jahre Erfahrung bei Verkauf und Instandhaltung von Flugzeugen, sowie bester Kundenservice, stehen für Vertrauen, beständige Qualität und Erfolg.

Wir bieten Ihnen qualifizierte Wartung und Reparatur von Kolbenflugzeugen bis 5,7 t aller gängigen Hersteller sowie Turboprops wie Cheyenne, Meridian etc.

> Piloten-Service R. Rieger GmbH DE.145.0170/DE.MG.0170/LBA.MG.0170 www.pilotenservice-rieger.de

D-94474 Vilshofen - Tel. +49 8541-8974 - Fax +49 8541-1232 piloten-service.rieger@gmx.de

D-94348 Straubing-Atting - Tel. +49 9429-716 - Fax +49 9429-8314 edms@pilotenservice-rieger.de

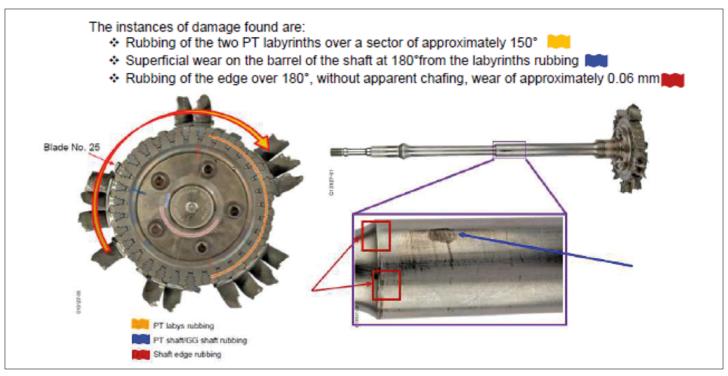


Abb.: 4 Schadensbild an der N2-Welle

ten mikroskopische Untersuchungen an den Laufschaufeln durch. Hierbei konnten wir an den Bruchstellen keine plastischen Verformungen oder harte Bruchgrenzen feststellen. Vielmehr konzentrierte sich die Untersuchung in Richtung eines Ermüdungsbruches durch wechselnde Belastungen, sogenannter

Belastungsfall III, hierbei wird der Werkstoff mit positiven und negativen Amplituden beansprucht. Diese Ursache tritt häufig bei ungewollten Schwingungen von hoch drehenden Komponenten auf. Die weiteren Untersuchungen ergaben das Fehlen von Dämpfungsgliedern an den Laufschaufeln. Diese waren bei einer Grund-

überholung des Triebwerks nicht verbaut worden.

Wir waren alle froh und glücklich relativ schnell die Unfallursache gefunden zu haben. Es zeigte sich jedoch wieder einmal, dass in der Fliegerei jeder noch so häufig durchgeführte Vorgang, Bodenprüflauf im Rahmen einer Wartungsmaßnahme, mit Akribie und Sorgfalt durchgeführt werden muss.

Letzte Woche durfte ich wieder das Wetter im Kasseler Becken bei einem Überführungsflug "genießen". Mein Kollege fluchte dabei über die schlechten Wetterbedingungen. Ich musste schmunzeln und dachte an den Triebwerksvorfall. Der Wettergott hatte hier Mensch und Maschine vor größeren Schäden, Beeinträchtigungen bewahrt.

© Marco Niles Diplomverwaltungswirt Öffentlich bestellter Gutachter/ Sachverständiger

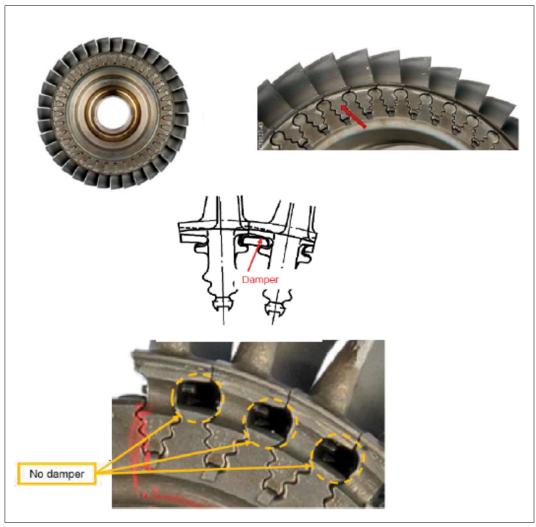


Abb.: 5 Schadensbild an der N2-Welle

Geschafft: Weltumrundung mit einer Spitfire



Volker K. Thomalla

Keine Frage, dass der Plan, mit einem 75 Jahre alten, einmotorigen Jagdflugzeug um die Welt zu fliegen, nur von zwei britischen Piloten stammen konnte. Matt Jones und Steve Brooks betreiben zusammen die Boultbee Flight Academy, eine Flug-

Jäger mit dem Kennzeichen G-IRTY auch den Spitznamen "Silver Spitfire". In nur 24 Monaten gelang die Restaurierung, und am 11. Juli 2019 hob der Warbird zu seinem zweiten Erstflug ab.



Abb. 1: In Vorbereitung auf die Weltumrundung wurde die Spitfire komplett in ihre Einzelteile zerlegt. © John M. Dibbs/Silver Spitfire

schule, die sich ausschließlich dem Training auf Supermarine Spitfire widmet. Für ihren Plan, die Welt zu umrunden, um damit an die Luftschlacht um England (Battle of Britain) im Zweiten Weltkrieg zu erinnern, kam deswegen natürlich kein anderes Flugzeugmuster in Frage.

Erstaunlich war, dass bislang noch niemand mit einer Spitfire die Erde umrundet hatte, obwohl 20.351 Exemplare des Musters die Fertigungsstraßen verlassen hatten und auf allen Kriegsschauplätzen mit britischer Beteiligung im Einsatz standen.

Für ihr Vorhaben "Silver Spitfire – The Longest Flight" hatten die beiden Piloten eine Spitfire Mk IX gefunden, die Ende 1943 von Vickers Supermarine Ltd. in Castle Bromwich gebaut wurde. Sie flog im Zweiten Weltkrieg 51 Einsätze und landete danach in einem Museum. 2017 begann die Restaurierung im Hinblick auf die geplante Weltumrundung. Dazu entfernten die Restauratoren alle 80.000 Niete des Flugzeugs und zerlegten es in alle Einzelteile, um sie zu inspizieren und bei Bedarf zu reparieren. Für eine sichere Flugdurchführung und eine störungsfreie Kommunikation baute die Firma Bournemouth Avionics unter anderem ein GTN 650 GPS/COM/NAV/MFD sowie ein GMA 345 Audio Panel von Garmin in das Cockpit ein.

Nach dem Zusammenbau wurde das Flugzeug nicht mehr lackiert, sondern nur noch poliert. Deshalb erhielt der historische

Fliegerisch war das Unternehmen eine nicht zu unterschätzende Herausforderung. Die Spitfire war nicht als Langstreckenjäger entwickelt worden und verfügt deswegen auch nur über eine maximale (Überführungs-) Reichweite von 850 nautischen Meilen (1.577 Kilometer). Die realistische Reichweite bei dem "longest Flight" liegt aber eher bei 400 nautischen Meilen (740 Kilometer), um Sicherheitsreserven zum Flug zu Ausweichplätzen zu haben. Außerdem ist die Spitfire nicht für Flüge unter Instrumentenflug- oder Vereisungsbedingungen geeignet.

Als Hauptsponsor für die Weltumrundung konnten Brooks und Jones den Schweizer Uhrenhersteller IWC Schaffhausen gewinnen, der in diesem Jahr sein 150-jähriges Bestehen feiert. 1948 hatte IWC mit der Mark 11 eine erste Uhr für die Royal

Air Force entwickelt und gebaut.

Am 5. August 2019 startete Matt Jones vom Chichester/



Abb. 2: Steve Brooks (re.) und Matt Jones (li.) haben mit der Silver Spitfire die Erde umrundet. © Silver Spitfire

Goodwood Airport im Süden Englands zur ersten Etappe des Fluges um die Welt. Doch schon am zweiten Tag musste die Silver Spitfire wetterbedingt pausieren. Das sollte im Laufe der nächsten Wochen noch häufiger passieren, denn das Wetter war häufig unkooperativ. Von Godwood flog die Spitfire über





den RAF-Stützpunkt Lossiemouth nach Vagar auf den Färöern, Reykjavik auf Island und mit Zwangspausen aufgrund von Vereisungsgefahr nach Kulusuk auf Grönland. Danach konnte die Silver Spitfire ihren Flug über das ewige Eis nach Kangerlussuaq an die Westküste Grönlands fortsetzen. Von Kangerlussuaq führte der Flug die Silver Spitfire nach Iqaluit in Kanada. Die G-IRTY hatte den Nordatlantik in einer Höhe von



Abb.3: Steve Brooks und Matt Jones (re.) waren die Piloten der ersten Weltumrundung in einer Supermarine Spitfire. © Silver Spitfire

7.000 Fuß (2.133 Meter) und einer durchschnittlichen Ground Speed von 224 Knoten überquert.

Den Osten Kanadas überwand das Flugzeug mit fünf Zwischenlandungen und erreichte am 20. August New York, wo ein Flug über der Freiheitsstatue zum Pflichtprogramm gehörte.

Doch der Flug in Richtung Westen gestaltete sich deutlich anders als vorgesehen. Jones und Brooks hatten eigentlich vor, auf möglichst geradem Kurs von New York nach Las Vegas und von dort weiter nach Santa Monica zu fliegen. Doch das Wetter auf der geplanten Route erwies sich als so schlecht, dass die G-IRTY weit nach Süden ausweichen musste. Sie flog in mehreren Etappen eine Alternativroute bis nach El Paso in Texas an der amerikanisch-mexikanischen Grenze, bevor sie

wieder nach Nordwesten abdrehen konnte, um am 26. August, dem 22. Tag der Reise, auf der Nellis Air Force Base bei Las Vegas zu landen. Auf dem Weg in die Spielerstadt überflog das historische Flugzeug nicht nur den Grand Canyon in 3.000 Fuß Höhe, sondern auch die Hauptstraße von Las Vegas, den Strip.

Über Kanada und Alaska folgte die G-IRTY den historischen Routen über die Beringstraße, auf denen die Lend-Lease-Flugzeuge der USA an Russland im Zweiten Weltkrieg geflogen waren. Mit mehreren Zwischenstopps durchquerte der Jäger den Fernen Osten Russlands und erreichte Japan. Damit war die Hälfte der Strecke geschafft, und das Team legte eine mehrtägige Pause ein, die von den Technikern für die fälligen Kontrollen genutzt wurden.

Über Taiwan, Hongkong, Vietnam, Thailand, Myanmar, Indien und Pakistan folgte die Spitfire ihrer geplanten Routen in die Vereinigten Arabischen Emirate (VAE). Von dort ging es über



Abb. 5: Die Silver Spitfire legt bei ihrer Weltumrundung nun eine mehrwöchige Pause auf dem Flugplatz Hanamaki in Japan ein. © Silver Spitfire

Bahrain, Kuwait, Jordanien und Ägypten weiter. Der Sprung über das Mittelmeer nach Griechenland brachte die G-IRTY wieder nach Europa. Zwischenzeitlich konnte Matt Jones feiern, denn er hatte auf einer Etappe seine 500. Flugstunde im Cockpit einer Spitfire geloggt.

Pescara in den italienischen Abruzzen war das nächste Etappenziel, danach ging es weiter nach Padua westlich von Venedig.Über der Adria wurde die Silver Spitfire von einem Eurofighter sowie einem AMX-Kampfjet der Aeronautica Militare abgefangen und eskortiert. In Padua schlug das Wetter wieder zu, und das Team durfte wieder einmal sein Improvisationstalent unter Beweis stellen. Statt wie ursprünglich einmal vorgesehen, in die Schweiz zu fliegen, überquerte die Silver Spitfire die Alpen bei bestem Wetter und landete in Friedrichshafen. Auf dieser Etappe stieg das Flugzeug auf 12.000 Fuß und damit auf die höchste Höhe der gesamten Weltumrundung.



Abb. 4: Die Silver Spitfire ist in 74 Etappen einmal um die Welt geflogen. © Silver Spitfire

Vom Bodensee ging es mit einem Zwischenstopp in Altenburg bei tiefen Wolkenuntergrenzen weiter nach Schönhagen südlich von Berlin. Der Pilot twitterte nach dem Flug: "Wir haben es bis Schönhagen geschafft. Großartige Anstrengung des Teams mit herausforderndem Wetter in der Gegend."

Dann blieben nur noch zwei Etappen: von Schönhagen nach Lelystad und weiter über den Kanal zum Startflugplatz Chichester/Goodwood Aerodrome. Auch auf diesen Etappen musste die Spitfire niedrig – in 2.000 Fuß – fliegen, um Instrumentenflugbedingungen zu vermeiden. Am 5. Dezember landete das Flugzeug schließlich nach 74 Etappen und einer Flugstrecke von über 27.000 nautischen Meilen (50.000 Kilometer) wieder an seinem Heimatflugplatz. Die Landung wurde im Internet live gestreamt, schließlich hat die



Abb.7: Die Silver Spitfire ist nach der Überquerung des Mittelmeeres wieder in Europa angekommen. © Silver Spitfire



Abb.6: Nach einer mehrtägigen, wetterbedingten Zwansgpuase gelang die Alpenüberquerung bei strahlendem Sonnenschein, und die G-IRTY landete in Friedrichshafen. © Silver Spitfire

G-IRTY Luftfahrtgeschichte geschrieben als erste und bisher einzige Spitfire, die einmal um die Erde geflogen ist. Eine Turboprop-Single vom Typ Pilatus PC-12 hat den Flug der Silver Spitfire begleitet und ist große Abschnitte des Fluges mit der G-IRTY in Formation geflogen. An Bord waren neben dem jeweils nicht fliegenden Spitfire-Piloten auch

neben dem jeweils nicht fliegenden Spitfire-Piloten auch Gerry Jones als Chefingenieur des Projektes, Lachlan Monro als Projektdirektor und der berühmte Luftfahrt-Fotograf John M. Dibbs, der den Flug dokumentiert hat und ein Bildband über den Flug veröffentlichen will.

Der Autor:

© Volker K. Thomalla ist Chefredakteur des Luftfahrt-Portals Aerobuzz.de und Chefredakteur der englischsprachigen Business Aviation-Zeitschrift BART International. Er verfügt über eine jahrzehntelange Erfahrung als Luftfahrt-Journalist und ist Autor mehrere Fachbücher.

Impressum:

Herausgeber:

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart

Tel. +49 711 4792250 Mobil +49 172 7135847

 $\hbox{E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de} \ / \ \hbox{Redaktion: gan@luftfahrt-sv.de}$

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

Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Redaktionsteam: Reinhard Kircher (V.i.S.d.P.), Pressereferent: Klaus-Fritz Rogge

Vorstand: Luftf.-Sv R. McKay, Luftf.-Sv Stefan Krause, Prof. Dr. Harald Hanke

StB Klaus Rudolf Kelber, Luftf.-Sv Klaus-Fritz Rogge

Ehrenpräsident: RA Wolfgang Hirsch † 18.01.2019, Ehrenmitglied: Claus-Dieter Bäumer

Lektorat: Vorstand VDL e.V. Druck: Bader Druck GmbH

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2019

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Reparatur von Kaskoschäden an russischen Oldtimern

Ein Erfahrungsbericht aus der Sachverständigenpraxis



Claus-Dieter Bäumer

Beim Ausrollen nach der Landung machte der Pilot einer YAK 11 den Fehler das Fahrwerk wieder einzufahren. Ein folgenschwerer und teurer Fehler. Da ich bereits einen früheren Schaden an diesem Flugzeug bearbeitet hatte, setzte mich der Versicherer auch bei diesem Ereignis ein.

Es kam zu einer Ortsbesichtigung an der zwei Personen des Versicherers teilnahmen. Der mit der Reparatur von Oldtimern geübte Werftchef Dieter Gehling legte die beschädigten Bauteile frei und machte erste Lösungsvorschläge.

Nach dem Freilegen der Bleche unter dem Hauptholm ergab

sich aus Sicht des Werftchefs folgende Situation:

Das Stahlblech unter dem Hauptholm ist angeschliffen aber noch in der reparaturwürdigen Toleranz – entscheidend für die Reparatur. Wenn sie zu dünn ist wäre das Flugzeug ein Totalverlust. Der Schaden ist im Sommer 2017 eingetreten.

Bedingt durch Neuanfertigungen des Propellers in Tschechien und der diversen Blechteile, sowie Shockloading des gerade erst überholten Triebwerkes zieht sich die Reparatur sehr lange hin. Situation November 2019:

Der Werftchef hat das Flugzeug von Stadtlohn nach Rotenburg/Wümme mit dem Traktor gebracht. Dort sollen nun die Restarbeiten und der Einflug durchgeführt werden. Der Reparaturaufwand wurde von mir anfangs auf 190.000 EUR geschätzt. Mal sehen, ob das aufgrund der sehr langen Reparaturdauer noch passt.



Abb. 1: Flugzeug vor dem Öffnen der Schadensstellen Foto: CDB

Fazit:

Ein Kaskoschaden bei einem hochwertigen Oldtimer ist aus den Gründen der Verfügbarkeit/Neuanfertigung von Ersatzteilen sehr teuer und die Reparaturen dauern.

© Claus-Dieter Bäumer Fotos: Claus-Dieter Bäumer



Abb. 2: Propeller – Totalschaden Foto: CDB



Abb. 3: Freilegen der Verkleidungsbleche am Hauptholm Foto: CDB



Abb. 4: Stahlblech unter dem Hauptholm Foto: CDB



Flugmotoren-Reparatur

Dachsel GmbHEASA - Nr.: DE.145.0199
FAA - Nr.: 8HZY296D

Instandsetzung und Grundüberholung von:
Continental - und Lycoming Kolbenflugmotoren
Prop-Strike-Service ("Shockloading")
Kraftstoff– und Zündanlagen
Komponenten und Anbaugeräte
Zylinderinstandsetzungen
Experimental Engines

Unterstützung bei Unfalluntersuchungen und Gutachten

Ersatzteilservice und Verkauf

Flugmotoren-Reparatur Dachsel GmbH Tel.: +49 (0) 89 / 793 72 10 Fax: +49 (0) 89 / 793 87 61 Oberdillerstr. 29 D-82065 Baierbrunn bei München E-mail: motors@dachsel.de www.flugmotoren.com





21

Wenn Jets segeln müssen



Werner Fischbach

Als am 15. August dieses Jahres ein A321 der russischen Ural Airlines kurz nach dem Start auf dem Moskauer Zkukovsky Flughafen in einen Vogelschwarm geriet, dadurch die beiden Triebwerke ihren Geist aufgaben und die Besatzung dann auf gefeiert. Zu Zeiten der Sowjetunion wäre wohl die Leistung der Cockpitcrew mit dem Titel "Held der Arbeit" gewürdigt worden.

Zu Zeiten der Propellerflieger und zu Beginn der Jetära kam es



Abb. 1: Nach dem Ausfall beider Triebwerke wegen Vogelschlags musste dieser Airbus A321 nach dem Start auf einem Maisfeld landen (Foto: Dmitry Serebryajow/Shuttersstock)

einem Maisfeld landete, dann erinnerte dies an den Fall des A320 der US Airways, der am 15. Januar 2009 auf dem Hudson River eine Notlandung, oder genauer eine Notwasserung hinlegte. Wie der russische Airbus war auch US Airwaysflug 1549, der von New York – La Guardia nach Seattle unterwegs war, nach dem Start mit einem Vogelschwarm kollidiert. Was zum Ausfall beider Triebwerke des A320 führte. Im Falle des US Airways Airbus handelte es sich um Wildgänse, beim A321 der Ural Airlines sollen Seemöwen für den Ausfall beider Triebwerke verantwortlich sein. Wie die beiden US Airwayspiloten Chesley "Sully" Sullenberger und sein Erster Offizier Jeffrey Skiles wurden auch die Piloten des Ural Air Flugs als "Luftfahrthelden"

schon einmal vor, dass ein Triebwerk ausfiel. Was meistens nicht so besonders tragisch war, da größere Strecken über Wasser und über unzugängliche Gebiete mit Flugzeugen, die mit vier Motoren ausgerüstet waren, zurückgelegt wurden. So wurde die Super Constellation von Spöttern gerne als das beste dreimotorige Flugzeug der Welt bezeichnet. Inzwischen sind die Triebwerke viel zuverlässiger geworden. Was sich daran zeigt, dass Flüge über den Atlantik oder Pazifik unter Berücksichtigung der ETOPS-Regeln (Extended Range Twin Engine Operations) überwiegend mit zweimotorigen Luftfahrzeugmustern durchgeführt werden. Was auch bedeutet, dass vierstrahlige Flugzeuge so langsam auf die Rote Liste gesetzt und der Ka-

tegorie der aussterbenden Arten zugeordnet werden können. Triebwerksausfälle sind also recht selten geworden. Was nicht bedeutet, dass sie sich nicht mehr ereignen. Oft ist es nicht ein technischer Defekt, sondern es sind vielmehr äußere Einwirkungen, die ein Triebwerk ausfallen lassen. Dummerweise kommt es aufgrund dieser äußeren Einwirkungen oder wegen Treibstoffmangel dann vor, dass gleich beide Triebwerke ihren Geist aufgeben. Und dann wird der Jet zu einem Segelflugzeug und es gibt nur noch einen Weg – den nach unten. Weshalb

sich in den Tanks für die Wassereinspritzung (die zur Erhöhung der Triebwerksleistung angewendet wurde) auch Kerosin befand und dieses die beiden Triebwerke unter Feuer setzte. Der Cockpitcrew gelang es jedoch, auf der noch nicht für den Verkehr freigegebenen Autobahn A7 zu landen. Dummerweise brach dabei das linke Fahrwerk zusammen, so dass sich die BAC 1-11 nach links drehte und gegen die Pfeiler einer Autobahnüberführung prallte, Dabei wurden das Cockpit vom Rumpf getrennt und das Seitenleitwerk abge-



Abb. 2: Mit diesem A330 der "Air Transat" wurde einer der längsten Gleitflüge eines Strahlflugzeugs durchgeführt (Foto: RAF-YYC/Wikimedia CC by s.a.2.0)

ETOPS scherzhaft auch als "Engine turn or people swim" bzw. "Engine turn or parcel sink" bezeichnet wird.

Dabei ist es natürlich von Bedeutung, in welcher Höhe sich der Ausfall aller Triebwerke ereignet. Wer sich in großer Höhe befindet, der kann auch mit einem antriebslosen Jet eine beträchtliche Strecke im Segelflug absolvieren. Wem jedoch die "Öfen" gleich nach dem Start ausgehen, dem steht nur ein kurzer Segelflug bevor. Und die Piloten können dann von Glück reden, wenn sie dann einen Platz finden, auf welchem sie eine Notlandung durchführen können. Wie der US Airways Airbus A320, der auf dem Hudson und der A321 der Ural Airlines, der auf einem Maisfeld landete. In dieser Rubrik muss auch die Notlandung einer MD-81 der SAS im Dezember 1991 gerechnet werden, die nach dem Ausfall beider Triebwerke nach dem Start in Stockholm-Arlanda im Gleitflug auf einem Feld niederging. Allerdings waren in diesem Fall keine Vögel für den Triebwerksausfall verantwortlich zu machen, sondern Klareis. Dieses war beim Enteisen der Tragflächenoberseite nicht entdeckt worden, so dass es sich nach dem Start von den Tragflächen löste und in die beiden Triebwerke geriet.

Weniger Glück hatten jedoch die Besatzung und die Passagiere einer Paninternational BAC 1-11 (D-ALAR) am 6. September 1971, als nach dem Start in Hamburg die Triebwerke mehr oder weniger "verbrannten". Grund hierfür war, dass

trennt. Ein Crewmitglied und sieben Passagiere kamen dabei sofort ums Leben, 45 wurden schwer verletzt.

Nicht zu vergessen darf in diesem Zusammenhang, dass Vulkanasche durchaus in der Lage ist, die Triebwerke lahmzulegen. Diese Erfahrung mussten zwei Besatzungen von Boeing 747 machen. Einmal war es ein Jumbo von British Airways, das andere Mal einer der KLM. Am 24. Juni 1982 geriet eine B747-236 (G-BDXH) während der Nacht in die Aschewolke des indonesischen Vulkans Gunung Galunggung, was zum

mt-propeller

Entwicklung und Herstellung von High Performance Composite Propeller.

Über 210 STCs weltweit!

Verkauf und Service von Produkten der Hersteller McCauley, Hartzell, Sensenich, Woodward und Goodrich.

Flugplatz Straubing-Wallmühle 94348 Atting / Germany Tel.: + 49-(0)9429-9409-0 Fax: + 49-(0)9429-8432

e-mail: sales@mt-propeller.com
www.mt-propeller.com



Ausall aller vier Triebwerke führte. Aufgrund ihrer Höhe von etwa 11 300 Meter (Flugfläche 370) konnte der Jumbo etwa 169 Kilometer segeln. Während dieser Zeit schaffte es die Besatzung alle vier Triebwerke wieder in Gang zu bringen und landete danach in Jakarta. Ähnlich erging es den Piloten einer KLM B747-406 (PH-BFC), die von Amsterdam nach Anchorage unterwegs war und in Flugfläche 250 in die Aschewolke des Mount Redoubt geriet. Zehn bis 15 Sekunden später fielen die Triebwerke des Jumbos aus. Während des nachfolgenden Segelflugs hatten die Piloten Zeit genug, die Triebwerke wieder

Fluggesellschaft Avianca, die am 25. Januar 1990 wegen Spritmangels im Anflug auf den Kennedy-Flughafen von New York abstürzte. Zwar hatten die Piloten genügend Treibstoff getankt, aber den hatten sie dann im Holding verflogen (in New York herrschte sehr schlechtes Wetter und "Holding" war angesagt). Insgesamt hatte die B707 nahezu eineinhalb Stunden in diversen Warteräumen verbracht, was natürlich an dem Treibstoffvorrat nagte. Zwar hatte der Co-Pilot die Controller mehrfach auf die prekäre Treibstofflage hingewiesen, aber er hatte nie "Luftnotlage" erklärt.



Abb.3: Eine Tu-154 dedr Alrosa Airlines landete nach dem Ausfall der Stromversorgung auf einem stillgelegten Flugplatz mit einer viel zu kurzen Piste. Das Foto zeigt eine Schwestermaschine beim Anflug (Foto: Aeroprints/Wikimedia CC by s.a. 3.0)

zu starten. Beim Durchfliegen von Flugfläche 130 konnten sie zwei Triebwerke wieder zum Leben erwecken, beim Passieren von Flugfläche 110 die beiden anderen. Das Flugzeug landete sicher in Anchorage, allerdings hatte es sich einige Blessuren zugezogen.

Wenn der Sprit zu Ende geht...

Dass sich früher hin und wieder Triebwerksausfälle wegen Spritmangel ereigneten ist hinlänglich bekannt. So musste am 15. Juni 1954 eine Convair CV-240 der Swissair (HB-IRW) wegen Treibstoffmangel bei Folkstone im Ärmelkanal notwassern. Von den neun Insassen des Flugzeugs fanden drei den Tod, weil sie nicht schwimmen konnten (Schwimmwesten mitzuführen war damals noch nicht vorgeschrieben). Bei der Untersuchung dieses Unfalls wurde festgestellt, dass die Piloten es versäumt hatten, das Flugzeug in Genf (der Flug führte von Genf nach London-Heathrow) aufzutanken und sie mit zu wenig Treibstoff in den Tanks losgeflogen waren. Wesentlich dramatischere Folgen hatte der Spritmangel einer Boeing 707 der kolumbianischen

Es gibt jedoch noch weitere Triebwerksausfälle, weil die Piloten es versäumt hatten, ausreichend Treibstoff zu tanken. Wie bei dem Zwischenfall mit einer B767-233 der Air Canada, die als "Gimli Glider" in die Annalen der Luftfahrtgeschichte eingehen sollte. Auf dem Flug von Montreal nach Edmonton fielen in Flugfläche 410 über dem Red Lake in Ontario beide Triebwerke aus, so dass der zweistrahlige Jet zum Segelflugzeug mutierte. Da waren bei der Betankung einige Fehler, auf die hier nicht eingegangen werden soll, gemacht worden. Da der nächstgelegene Flughafen (Winnipeg) nicht mehr erreicht werden konnte, entschloss sich die Besatzung, auf dem inzwischen geschlossenen Fliegerhorst von Gimli zu landen. Denn da hatte der Co-Pilot bei der kanadischen Luftwaffe gedient und kannte den Platz also. Dummerweise fand in Gimli an diesem Tag ein Go-Kart-Rennen auf der gesperrten Piste statt, so dass nach der Landung auf der teilweise geräumten Piste eine Kollision mit den Go-Kart-Vehikelns nur mit einer Vollbremsung verhindert werden konnte. Sehr überrascht war wohl auch die Besatzung eines A330 der Air Transat (C-GITS), der von Toronto nach Lissabon unterwegs war und bei dem über dem Atlantik - hervorgerufen durch ein Treibstoffleck – in Flugfläche 390 beide Triebwerke ausfielen. Daraufhin entschied sich der Kapitän, auf dem Fliegerhorst Lajes auf den Azoren zu landen. Und so führte er wohl einen der längsten Gleitflüge mit einem Strahlflugzeug durch – etwa 120 km weit war der A330 gesegelt. Und da wäre noch die Geschichte des Hapag-Lloyd Flugs 3378, der am 12. Juli 2000 von Chania auf Kreta nach Hannover führen sollte und wegen Treibstoffmangels kurz vor der Piste 34 des Flughafens Wien-Schwechat endete. Grund dafür war, dass sich das Bugfahrwerk des Airbus A310 (D-AHLB) nach dem Start nicht einfahren ließ und die Piloten nicht berücksichtigten, dass durch den höheren Luftwiderstand der Kerosinbedarf um einiges höher war. Und dieser Umstand durch das Flight Management System (FMS) ebenfalls nicht berücksichtigt wurde. So nahmen sie an, mit der verbleibenden Treibstoffmenge – wie von der Fluggesellschaft vorgeschlagen – es noch bis nach Stuttgart zu schaffen. Doch dem war nicht so - kurz vor der Piste 34 des Wiener Flughafens war der Flug beendet.

Notlandungen in Russland und in der Sowjetunion

Angesichts der oben geschilderten Un- und Zwischenfälle könnte man zu der Meinung kommen, derartige Vorkommnisse habe es im früheren Ostblock und vor allem in der UdSSR nicht gegeben. Das ist natürlich nicht so. Dass sie sich nicht in unserem Gedächtnis festgesetzt haben, liegt wohl eher an der restriktiven Informationspolitik des damaligen "Ostblocks". Offensichtlich galt es, seinen Ruf nicht zu beschädigen und schlechte Nachrichten möglichst tot zu schweigen.

So hatte sich die Besatzung einer Tupolew Tu-124 (CCCP-45021) nach dem Start in Tallin am 21. August 1963 mit dem Problem auseinanderzusetzen, dass sich das Bugfahrwerk nicht einfahren ließ. Da in Tallin dichter Nebel herrschte, der eine Rückkehr zu diesem Flughafen nicht möglich machte, entschlossen sich die Piloten, nach Leningrad (dem heutigen St. Petersburg) auszuweichen. Dort wollte Kapitän Victor Mostowoj außerhalb der Stadt auf einer Schotterpiste landen. Über Leningrad angekommen schickte sich die Besatzung an, mehrere Warteschleifen zu fliegen, um so überflüssigen Treibstoff zu verbrennen. Aufgrund einer fehlerhaften Tankanzeige, nahmen die Piloten an, noch ausreichend Kerosin in den Tanks zu haben. Deshalb waren sie total überrascht, als über der Stadt zunächst das linke und kurz danach das rechte Triebwerk ausfiel. Dummerweise war der Flughafen von Leningrad zu weit entfernt, um ihn im Segelflug zu erreichen. Deshalb entschieden sich die Piloten, auf der Newa zu landen. Das gelang ihnen auch. Danach wurde die Tu-124 von einem zufällig vorbeikommenden Schleppboot ans Ufer gezogen, wo die Passagiere und die Besatzung ihr Flugzeug unbeschadet verlassen konnten.

Beim Flug einer Tupolew Tu-154M der sibirischen Fluggesellschaft Alrosa (RA-85684) ereignete sich am 7. September 2010 beim Flug von Udatschny nach Moskau-Domodedowo ein Stromausfall, der die gesamte Elektronik, das Navigationssystem und die elektrischen Kraftstoffpumpen lahmlegte. So stand den Piloten nur noch recht wenig Kerosin zur Verfügung. Ihnen verblieben noch etwa 30 Minuten, um einen geeigneten Landeplatz zu finden. Da sie sich jedoch in einer Höhe von 10 600 Metern (ca. 34 800 Fuß) befanden, konnten sie noch eine relativ lange Strecke im Segelflug zurücklegen. Dabei entdeckten sie den offensichtlich verlassenen Flugplatz von Ischma in der Republik Komi. Der Platz war 2003 für Flächenflugzeuge geschlossen worden und wurde nur noch von Hubschraubern genutzt. Zudem war die 1 300 Meter lange Piste eigentlich viel zu kurz, um darauf eine Tu-154 zu landen. Aber was blieb den Piloten schon übrig? Da sie bei der Landung viel zu schnell waren (wegen des Stromausfalls konnten die Landeklappen nicht ausgefahren werden), rollten sie über die Piste hinaus und kamen dann auf freiem Feld zu stehen. Die Passagiere und die Besatzungsmitglieder konnten die Tu-154 über die Notrutschen verlassen. Zu Schaden war niemand gekommen.

Am 10. Februar 2016 musste eine Orenair B777-2Q8ER (VP-BHB) zu ihrem Startflughafen Punta Cana zurückkehren, weil während des Steigflugs ein Triebwerk Feuer gefangen hatte. Da jedoch das verbliebene Triebwerk weiter arbeitete, war die Boeing 777 nicht gezwungen, im Segelflug nach Punta Cana zurückzukehren. Die Piloten mussten also nicht wie einige ihrer Kollegen beweisen, dass Jets auch segeln können. Die Fälle, in welchen Jets ihre Seglereigenschaften unter Beweis stellen müssen, sind glücklicherweise äußerst selten. Doch wenn dieser seltene Fall dann eintritt, dann ist die Höhe, in welcher der Segelflug beginnt, von entscheidender Bedeutung für einen glücklichen Ausgang. Und natürlich kommt es darauf an, ob der Ort, an welchem der Segelflug beendet wird, für eine Landung auch geeignet ist. Die Piloten des US Airways-Airbus hatten dieses Glück ebenso wie ihre Kollegen der Ural Airlines. Ihre Kollegen von Hapag Llyod und von Paninternational hatten dieses Glück jedoch nicht.

© Werner Fischbach

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

PRESSEMITTEILUNG

Bremen, 1. November 2019 Atlas Air Service ist im Flugzeugverkauf herstellerunabhängig



Hans Doll

Atlas Air Service aus Bremen ist seit Oktober unabhängiger Experte für Kauf, Verkauf und Vermittlung von Flugzeugen der Hersteller Embraer, Cessna und Beechcraft.

In den vier Jahren seit 2015 hat Atlas Air Service AG exklusiv die Neuflugzeuge des Herstellers Embraer Executive Jets ver-

mittelt und den Marktanteil für den brasilianischen Flugzeughersteller deutschsprachigen Raum verdoppelt. "Neue Embraer Executive Jets werden ab sofort nur noch direkt vom Hersteller verkauft. Diesen Trend zum Direktvertrieb beobachten wir bei allen amerikanischen Flugzeugherstellern.", so Hans Doll, Vertriebsdirektor Atlas Air Service AG. "Durch unserer Partnerschaft mit Embraer Executive Jets und die jahrzehntelangen Vertriebs- und Technikerfahrung Cessna Citation haben wir

nun eine im Markt einzigartige Kompetenz aufgebaut, mit der wir unsere Flugzeugkaufkunden beraten."

"Unsere neue Unabhängigkeit bringt neue Chancen, weil wir unsere Flugzeug-Kaufkunden objektiv beraten können bei Kauf/Verkauf/Vermittlung von Flugzeugen mehrerer Hersteller, anstelle nur für einen Hersteller wie bisher", sagt Dr. Nicolas von Mende, Vorstandsvorsitzender Atlas Air Service AG. "Unsere Werft bleibt weiterhin ein autorisiertes Servicecenter für Embraer Executive Jets – inklusive 24/7 Technik-Support! Und durch jahrzehntelange Erfahrung mit den Flugzeugmustern Cessna Citation, King Air, Beechjet, Premier I und Nextant



genießen wir auch hier Expertenstatus", so Gregor Bremer, Vorstand Technik Atlas Air Service AG. "Wir investieren jährlich mehrere hunderttausend Euro in die technische Qualifikation unserer Mitarbeiter, um einen exzellenten Kundenservice zu bieten. Mit unserer Tochterfirma Augsburg Air Service bieten wir einen zusätzlichen Servicestandort im Süden Deutsch-

lands." Das Familienunternehmen Atlas Air Service, das im kommenden Jahr sein 50-jähriges Bestehen feiert, setzt auf nachhaltige und vollumfängliche Kundenbetreuung. Mit 250 Mitarbeitern an vier Standorten in Deutschland reichen die Dienstleistungen von Flugzeugverkauf, technische und flugbetriebliche Beratung, Flugzeug-Instandhaltung und Geschäftsreise-Charterflug.

Atlas Air Service AG
Hanna-Kunath-Str. 18
28199 Bremen
Tel. 0421 53657 710
marketing@aas.ag
www.aas.ag



Fachgremium Luftfahrt geht in Stade an den Start



Dr. Harald Hanke

Seit September 2019 gibt es bei der IHK Stade die Möglichkeit, sich für eine öffentliche Bestellung zur besonderen Sachkunde im Sachgebiet 3300 prüfen zu lassen.

Seit Beginn 2018 wurden Gespräche mit der IHK Stade geführt, in denen die Anerkennbarkeit der neuen Ausbildung des VdL

zum basisqualifizierten Sachverständigen diskutiert wurde. Diese Ausbildung soll dem Interessenten an einer öffentlichen Bestellung das grundsätzliche Rüstzeug geben, um die Voraussetzungen zu einer öffentlichen Bestellung erfüllen zu können. Die örtliche IHK, die für den Interessenten zuständig ist, prüft

aufgrund der Bewerbung seine Bestellungsvoraussetzungen. Nach erfolgreicher Prüfung hat die örtliche IHK nun die zusätzliche Möglichkeit, den Interessenten bei dem neuen Fachgremium der IHK Stade zur Prüfung der besonderen Sachkunde anzumelden. Es wurde besonderer Wert darauf gelegt, dass der Interessent keine langen Wartezeiten auf einen Prüfungstermin hat. Die Überprüfung besteht aus einem ausführlichen, mündlichen Fachgespräch, bei dem auch die vom Antragsteller vorgelegten Gutachten besprochen werden.

Besteht der Sachverständige die Überprüfung, empfiehlt die IHK Stade, ihn öffentlich als Sachverständigen für das Sachgebiet 3300 "Luftfahrzeuge – Schäden und Bewertung" zu bestellen.

Ausblick: Es gibt Diskussionen, weitere Bestellungsgebiete einzuführen, da einige Luftfahrtsachverständige unter der Thematik "Schäden und Bewertung" auch andere Themen bearbeiten, die nichts mit Luftfahrzeugschäden zu tun haben.

© Dr. Harald Hanke



Abb. 1: Die Mitglieder des Fachgremiums von links nach rechts: betreut wird das Fachgremium von Eike Thiel, IHK Stade (ganz links); Dipl.-Ing. Hans-Joachim Benfer, Geschäftsführer Aero-West GmbH; Rainer Bock, Stlv. Hauptgeschäftsführer IHK zu Kiel a.D. und ehem. Vorstandsmitglied Institut für Sachverständigenwesen (IfS); Dipl. Ing. Uwe Behrens, Vice-President SA Qualitiy Programm, Airbus Deutschland; Dipl.-Ing. Claus-Dieter Bäumer, von der Handelskammer Hamburg öffentlich bestellter und vereidigter Luftfahrtsachverständiger; Prof. Dr. Harald Hanke, Verkehrspilot B747 a.D.

Media-Daten 2019

Heftformat: B: 210mm H: 297mm

Ihre Anzeige soll erscheinen in der Größe:
Ganze Seite A 4

1/2 - Seite

1/3 - Seite

1/4 - Seite

1/6 - Seite

1/8 - Seite

1/8 - Seite

1/8 - Seite

1/9 - Seite

Preise zuzüglich gesetzl. Mehrwertsteuer

Einzelauftrag

Querformat Hochformat

Format und Auftragsart bitte ankreuzen! Bitte senden Sie Ihre Anzeige als druckfähige PDF-Datei an Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Dauerauftrag

Ihre Werbung in unserem Magazin:

TelFax

Datum

Unterschrift

Stempel

aviation news

Anzeigenschluss ist jeweils 14 Tage vor Erscheinungstermin: Ausgabe März: 15. März Ausgabe Juni: 15. Mai Ausgabe September: 17. August Ausgabe Dezember: 16. November

AE-Provision 15% (gilt nicht für Anzeigen von Mitgliedern des VdL) Zahlungsbedingung innerhalb von 10 Tagen

ohne jeden Abzug Geschäftsstelle:

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. Hauptmannsreute 46/1 70192 Stuttgart

Tel. +49 711 4792250 Mobil +49 172 7135847 Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Termine

AOPA-AK "Fliegende Juristen und Steuerberater" Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

- 1. Termine des AK der AOPA Germany und des VdL e.V. Samstag, den 09. Mai 2020 Samstag, den 07. November 2020 Tagungsort noch offen, wird aber rechtzeitig bekanntgegeben.
- 2. AERO Friedrichshafen Samstag, den 04. April 2020, 10:00 Uhr, Saal Liechtenstein VdL-Jahreshauptversammlung (unter Vorbehalt)

Messe Pilot Expo 21.02.2020 - 22.02.2020 (2 Tage, Fr. und Sa.) Berlin, Deutschland

ESEF 17.03.2020 - 20.03.2020 (4 Tage, Di. bis Fr.) Utrecht, NiederlandeFachmesse für die Zulieferindustrie und für Oberflächentechnik

AERO 01.04.2020 - 04.04.2020 (4 Tage, Mi. bis Sa.) Friedrichshafen, Deutschland Internationale Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt

ILA 13.05.2020 - 17.05.2020 (5 Tage, Mi. bis So.) Berlin, DeutschlandInternationale Luft- und Raumfahrtausstellung und Konferenzen

Neue VdL-Mitglieder 2019:
Dominik Schmieg Mitglied Nr. 220
Dierk Reizig Mitglied Nr. 221
Ralf Zink Mitglied Nr. 222
Johann Doll Mitglied Nr. 223
Uwe Behrendt Mitglied Nr. 224
Joseph Breu Mitglied Nr. 225

Ausstellung
13.12.2019-03.05.2020
VERNETZUNG DER WELT PIONIERFAHRTEN UND LUFTVERKEHR ÜBER
DEN ATLANTIK
Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag: 10 - 17 Uhr
Zeppelin Museum Friedrichshafen
88045 Friedrichshafen
Deutschland

Lehrgang, Seminare, Trainings, Fortbildungen • 21.03.2020 AOPA Atlantikseminar

Lehrgang, Seminare, Trainings, Fortbildungen 21.03.2020-22.03.2020 FI Auffrischungsseminar Motorflug Uhrzeit von - bis: 10:00 - 18:00 DFS Bremen

Lehrgang, Seminare, Trainings, Fortbildungen 28.03.2020-29.03.2020 AOPA Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte

Flugtage, Fly-ins, Meetings, Wettbewerbe 13.04.2020-19.04.2020 QUAX Ausmotten Quax Hangar am Flughafen Paderborn-Lippstadt, Flughafenstrasse 33, 33142 Büren

Sonstiges 25.04.2020 AOPA Seminar- Avgas und MoGas 20% günstiger, oder: Das Geheimnis des roten Knopfs

REDAKTIONSTERMINE

| | Redaktionsschluss | |
|---------|-------------------|--------------|
| Ausgabe | Artikel | Anzeigen |
| 1.2019 | Freitag - | 01.02.2019 |
| 2.2019 | Mittwoch - | 15.05.2019 |
| 3.2019 | Donnerstag | - 15.08.2019 |
| 4.2019 | Freitag - | 15.11.2019 |
| | | |

Beiträge und Anzeigen bitten wir ausschließlich zu richten an:

gan@luftfahrt-sv.de



Grundausbildung zum basisqualifizierten Sachverständigen



→ Mindestteilnehmerzahl: 8 → Kosten: 500EUR / Modultag netto (Mitglieder)

→ Anmeldung: seminare@luftfahrt-sv.de → Lehrgangsdauer: 4 Tage

→ Ende der Anmeldefrist für Ausbildungen: 30.06.2020

> Bitte rechtzeitig die unterschriebene Anmeldung zurück senden

→ Jede Tagesveranstaltung ist mit 8 Zeitstunden geplant

→ Teilnahmebedingungen siehe VdL-Homepage: Bewerber-Zulassungsordnung

| Modul | Datum | Thema | Ort |
|--------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| GS001a | Mo 31. Aug. 2020 | Sachverständiger: Berufsbild, Rechte & Pflichten, Aufgabenbereiche | Egelsbach |
| GS001b | Di 01. Sept. 2020 | Rechtssysteme, Auftraggeber, praktische Arbeit, Haftung, Kontrolle | Egelsbach |
| GS001c | Mi 02. Sept. 2020 | Gutachten, Übungen Gutachtenerstellung | Egelsbach |
| GS002a | Do 03. Sept. 2020 | Sv-Außenwirkung, Kommunikation, Pädagogik "light", HF | Egelsbach |
| GSG | | 5 eigene Gutachten | |



Spezialisierungsausbildung zum Luftfahrtsachverständigen



| | Zusatzausbildung zum "Luftfahrtsachverständigen im VdL" |
|--------|---------------------------------------------------------|
| ZA002b | |
| ZA002c | Human Factors - Kommunikation / Missverstehen |
| ZA003 | Aerodynamik |
| ZA004a | Flugleistung |
| ZA004b | Flugberechnung & Flugvorbereitung |
| ZA005 | Flugnavigation |
| ZA006a | Elektrik |
| ZA006b | Avionik |
| ZA007a | EASA Regulations |
| ZA007b | |
| ZA008 | Werkstoffkunde mit Übung |
| ZA009 | Fertigungsverfahren Flugzeugbau |
| ZA010a | |
| ZA010b | |
| ZA010c | |
| ZA010d | Flugzeugantriebe Praxis (Befundung) |
| ZA010e | · · · · · · · · · · · · · · · · · · · |
| ZA011a | Unfalluntersuchung: Unfallort, Herleitung der Flugdaten |
| ZA012 | Blitzschutz |
| ZA013a | Praktische Flugzeugbewertung |
| ZA013b | Fehler bei der pre-buy-inspection (PBI) |
| ZA014 | Flugplätze |
| ZA015a | Fluggeräte: Segelflugzeuge |
| ZA015b | - 33 |
| ZA015c | - 33 |
| ZA015d | |
| ZA015e | |
| ZA015f | Fluggeräte: Modellfluggeräte |
| ZA015g | Fluggeräte: Drohnen / Drohnenführerschein |
| ZA015h | Fluggeräte: Helikopter |
| ZAR01 | ZAR01 Rollenspiel Gericht basic (für Sv und RA) |
| ZAR02 | ZAR02 Rollenspiel Gericht advanced (für Sv und RA) |
| ZAR03 | ZAR03 Rollenspiel Begutachtung |

- → Die Angebote für 2020 stehen noch nicht fest. Es wird festgelegt nach dem bekundeten Interesse der Sachverständigen (Module linke Seite). Bitte Ihr Interesse schnell per mail bekunden.
- → Ausbildung: erste & zweite Jahreshälfte (Fr./Sa.)
- → Anmeldefrist: 10.01.2020 und 30.06.2020
- → Mindestteilnehmerzahl: 8
- → Kosten: 250EUR / Modultag netto (Mitglieder)
- > Anmeldung: Wir nehmen Kontakt zu Ihnen auf
- → Lehrgangsdauer: 1 Tag / (2 Tage)
- → Dauer jeder Tagesveranstaltung: 8 Zeitstunden
- → Teilnahmebedingungen siehe VdL-Homepage: Bewerber-Zulassungsordnung

Mögliche Einsatzfelder:

- → Qualifizierung "Luftfahrtsachverständigen im VdL"
- → Aufbauqualifikation zur Vorbereitung auf die öffentliche Bestellung der IHK.
- → Vorbereitende Qualifikation zur Personenzertifizierung nach DIN EN ISO / IEC -17024.

VdL-Information: Aktuelle Rechtsprechung und Gesetzgebung

Beworbener Flugpreis darf nicht nur für wenige gelten

Gericht/Institution: OLG Dresden Erscheinungsdatum: 25.11.2019 Aktenzeichen: 14 U 754/19

Das OLG Dresden hat entschieden, dass Vermittler von Flugreisen auf transparente und nachvollziehbare Preisangaben achten müssen, womit Rabatte, die nur bei Zahlung mit einer wenig verbreiteten Kreditkarte gelten, daher nicht in den Endpreis eingerechnet werden dürfen.

Auf dem Portal "Ab-in-den Urlaub" hatte die Invia Flights Germany GmbH mit Flugpreisen geworben, die ausschließlich bei Zahlung mit einer "fluege.de-Mastercard-Gold" galten. Darin eingerechnet war ein Karten-Rabatt in Höhe der Servicegebühr von 14,99 Euro, die das Unternehmen sonst bei jeder Flugbuchung berechnete. Für Kunden, die auf andere Weise zahlten, verteuerte sich der Flugpreis daher um 14,99 Euro. Das erfuhren sie aber erst gegen Ende des Buchungsvorganges.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) klagte. Das OLG Dresden hat entschieden, dass die Preisangabe gegen EU-Recht verstößt. Nach Auffassung des Oberlandesgerichts verstößt das Unternehmen gegen die in der EU-Verordnung 1008/2008 festgelegten Regeln zur Preistransparenz bei Flugbuchungen. Danach müssten Anbieter schon am Anfang der Buchung den korrekten Endpreis nennen. Dieser müsse alle Steuern, Gebühren und sonstige Kosten enthalten, die vorhersehbar und unvermeidbar seien. Die Servicegebühr sei für die meisten Kunden unvermeidbar und müsse daher in den Endpreis eingerechnet werden. Der Preis müsse außerdem schon zu Beginn der Buchung ohne den Rabatt für die spezielle Kreditkarte ausgewiesen werden. Für die überwiegende Zahl der Kunden, die nicht über die privilegierte Kreditkarte verfügten, sei ein effektiver und schneller Preisvergleich sonst nicht möglich.

Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Quelle: Newsletter des Verbraucherzentrale Bundesverbandes v. 25.11.2019

Flughafenentgelte: EUGH eröffnet Airlines neuen Klageweg Gericht/Institution: EuGH Erscheinungsdatum: 21.11.2019

Aktenzeichen: C-379/18

Der EuGH hat entschieden, dass Fluggesellschaften in Deutschland gegen die Höhe von Start- und Lande-Entgelten klagen dürfen.

Die Deutsche Lufthansa beanstandet vor den deutschen Verwaltungsgerichten die Genehmigung, die das Land Berlin (als Träger der unabhängigen Aufsichtsbehörde) mit Wirkung ab dem 01.01.2015 für die neue Entgeltordnung des Flughafens Berlin-Tegel erteilt hat. Diese neue Entgeltordnung wurde von der Berliner Flughafen GmbH erstellt, die den Flughafen für das Land Berlin betreibt. Das OVG Berlin-Brandenburg erklärte die von der Deutschen Lufthansa gegen diese behördliche Genehmigung erhobene Anfechtungsklage für unzulässig, da der Deutschen Lufthansa die sog. Klagebefugnis fehle. In Deutschland kann nämlich grundsätzlich nur derjenige einen Verwaltungsakt vor den Verwaltungsgerichten anfechten, der geltend macht, durch den Verwaltungsakt in seinen Rechten verletzt zu sein. Seit einem Urteil des BVerwG von 1977 wird jedoch die Entscheidung, mit der die unabhängige Aufsichtsbehörde eine Flughafenentgeltregelung genehmigt, dahin verstanden, dass sie nur Rechtswirkungen im Verhältnis zwischen dieser Behörde und dem Flughafenleitungsorgan entfaltet. Eine solche Genehmigung kann daher bislang nur mittelbar vor einem Zivilgericht im Rahmen einer Klage gegen die Entscheidung des Flughafenleitungsorgans (hier: die Berliner Flughafen GmbH), mit der die Zahlung eines konkreten Entgelts verlangt wird, angefochten werden. Im Rahmen einer solchen zivilgerichtlichen Kontrolle wird überprüft, ob das zu zahlende Entgelt der Billigkeit entspricht.

Die Deutsche Lufthansa hat gegen das klageabweisende Urteil des Oberverwaltungsgerichts Revision beim BVerwG eingelegt.

Nach Auffassung des BVerwG besitzt die Deutsche Lufthansa nach deutschem Recht die Klagebefugnis für ihre Anfechtungsklage, wenn die streitige Genehmigung privatrechtsgestaltende Wirkung hätte, d.h., wenn in einer Flughafenentgeltregelung das von einer der Vertragsparteien festgelegte und von der unabhängigen Aufsichtsbehörde genehmigte Entgelt für die Vertragsparteien, die davon nicht im Rahmen der Nutzungsverträge abweichen könnten, bindend wäre. Vor diesem Hintergrund hat das BVerwG dem EuGH zwei Fragen nach der Auslegung der Richtlinie 2009/12 über Flughafenentgelte vorgelegt.

Der EuGH hat dem BVerwG wie folgt geantwortet:

1. Die Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.03.2009 über Flughafenentgelte und insbesondere ihr Art. 3, ihr Art. 6 Abs. 5 Buchst. a sowie ihr Art. 11 Abs. 1 und 7 sind dahin auszulegen, dass sie einer nationalen Vorschrift entgegenstehen, nach der ein Flughafenleitungsorgan mit einem Flughafennutzer andere als die nach dieser Richtlinie von diesem Organ festgelegten und von der unabhängigen Aufsichtsbehörde gebilligten Flughafenentgelte festsetzen darf. 2. Die Richtlinie 2009/12 ist dahin auszulegen, dass sie einer Auslegung des nationalen Rechts entgegensteht, wonach es einem Flughafennutzer verwehrt ist, die Genehmigung der Flughafenentgeltordnung durch die unabhängige Aufsichtsbehörde unmittelbar anzufechten, er aber gegen das Flughafenleitungsorgan Klage vor einem Zivilgericht erheben und dort allein geltend machen kann, dass das in der Flughafenentgeltordnung festgesetzte Entgelt, das er zu zahlen habe, nicht der Billigkeit entspreche.

Zu Antwort 1 führt der EuGH u.a. aus: Sehe eine nationale Bestimmung (wie in Deutschland) ein obligatorisches Verfahren vor, nach dem die Flughafenentgeltregelung von einer unabhängigen Aufsichtsbehörde gebilligt werde, müsse diese Re-

gelung für alle Nutzer verbindlich sein, ohne dass mit einem einzelnen Flughafennutzer andere als die zuvor gebilligten Entgelte festgesetzt werden könnten. Es würde nämlich die Grundsätze der Konsultation, der Transparenz und der Nicht-diskriminierung in Frage stellen, wenn ein Flughafenleitungsorgan mit einem Flughafennutzer andere als die von der unabhängigen Aufsichtsbehörde genehmigten Entgelte festsetzen dürfte. Eine Differenzierung der Flughafenentgelte könne nur zugelassen werden, wenn sie sich darauf beschränke, Kriterien umzusetzen, die allen Flughafennutzern bekannt seien, da sie in der von der unabhängigen Aufsichtsbehörde gebilligten Entgeltregelung enthalten seien.

Zu Antwort 2 führt der EuGH u.a. aus, dass die im deutschen Zivilrecht vorgesehene Billigkeitskontrolle es den deutschen Zivilgerichten nicht ermögliche, einen wirksamen gerichtlichen Rechtsschutz für die Flughafennutzer sicherzustellen. Bei der Billigkeitskontrolle werde ausschließlich darauf abgestellt, dass der individuelle Vertrag wirtschaftlich vernünftig sei. Den Flughafennutzern sei es in diesem Rahmen unmöglich, eine gerichtliche Überprüfung auf der Grundlage objektiver Kriterien zu erlangen, die geeignet sei, die uneingeschränkte Beachtung der sich aus der Richtlinie 2009/12 ergebenden Voraussetzungen sicherzustellen.

Quelle: Pressemitteilung des EuGH v. 21.11.2019

Keine weiteren Windkraftanlagen im Korridor für Hubschraubertiefflüge

Bericht/Institution: OVG Lüneburg Erscheinungsdatum: 14.11.2019 Aktenzeichen: 12 LB 123/19

Das OVG Lüneburg hat entschieden, dass eine Projektierungsgesellschaft keine drei weiteren Windkraftanlagen im Korridor für Hubschraubertiefflüge in Hameln errichten darf.

Das VG Hannover hatte auf die Klage der Bundesrepublik Deutschland ("Bundeswehr") eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung der beklagten Stadt Hameln vom 20.12.2016 aufgehoben; dadurch sollten der beigeladenen Projektierungsgesellschaft für die Nutzung der Windenergie die Errichtung und der Betrieb von drei weiteren Windkraftanlagen mit einer Gesamthöhe von knapp 200 m im nordöstlichen Stadtgebiet ermöglicht werden.

Das OVG Lüneburg hat die Berufungen zurückgewiesen.

Nach Auffassung des Oberverwaltungsgerichts ist der Ansicht der Bundeswehr zu folgen, dass die Genehmigung bereits aufgrund der nach § 14 Abs. 1 LuftVG zwingend vorgeschriebenen, hier aber von der beigeladenen Luftfahrtbehörde auf Anregung der Bundeswehr zum Schutz des militärischen Hubschraubertief-

flugs ausdrücklich versagten Zustimmung rechtswidrig ist. Denn die behördliche Beurteilung, ob von einem mehr als 100 m hohen Bauwerk Gefahren für den Luftverkehr einschließlich des militärischen Tieffluges ausgingen, erfordere aus Sicht des Gesetzgebers den besonderen Sachverstand einer Fachbehörde für Luftverkehr. Über die versagte Zustimmung der beigeladenen Fachbehörde habe sich die Stadt Hameln als immissionsschutzrechtliche Genehmigungsbehörde daher nicht hinwegsetzen dürfen. Die Zustimmung könne nicht in diesem Anfechtungsprozess, sondern allenfalls auf eine gesonderte (Verpflichtungs-) Klage der beigeladenen Vorhabenträgerin durch das Gericht ersetzt werden. Die Bundesrepublik Deutschland werde als Trägerin der Bundeswehr durch die fehlende luftverkehrsrechtliche Zustimmung auch in ihren Rechten verletzt, wie dies nach § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO für den Erfolg der Anfechtungsklage erforderlich sei.

Die Revision gegen das Urteil hat das OVG Lüneburg nicht zugelassen.

Vorinstanz

VG Hannover, Urt. v. 06.12.2018 - 12 A 828/17

Quelle: Pressemitteilung des OVG Lüneburg Nr. 39/2019 v. 13.11.2019

Luftverkehrsteuer: Bundesrat fordert europäische Lösung

Gericht/Institution: BR Erscheinungsdatum: 11.11.2019 Aktenzeichen: 12 LB 123/19

Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung mit der geplanten Anhebung der Luftverkehrsteuer einen Anreiz schaffen will, den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern.

In seiner Stellungnahme vom 08.11.2019 zu dem entsprechenden Gesetzentwurf hebt er jedoch hervor, dass ein globaler Wirtschaftsbereich wie der Luftverkehr auch eine globale Vereinbarung braucht.

Er fordert die Bundesregierung deshalb auf, sich für eine EUweit einheitliche Besteuerung des Luftverkehrs einzusetzen, um Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen. Außerdem spricht er sich dafür aus, nachhaltige Fluggeräte von der Luftverkehrsteuer auszunehmen, um eine Lenkungswirkung zu erzielen.

Darüber hinaus richtet der Bundesrat den Blick erneut auf die finanziellen Auswirkungen des Klimaschutzpakets: Danach müssten Länder und Gemeinden vor allem mit Mehrbelastungen rechnen, wohingegen auf den Bund erhebliche Mehreinnahmen zukämen. Die Verteilung der Mehr- und Mindereinnahmen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden müssten deshalb geklärt werden, bevor das erste Gesetz aus dem Klimaschutzpaket verabschiedet sei.

Laut Regierungsentwurf soll die Luftverkehrsteuer für innereuropäische Ziele um 5,53 Euro auf 13,03 Euro steigen. Für mittlere Distanzen bis 6.000 Kilometer ist eine Erhöhung um 9,58 Euro auf 33,01 Euro vorgesehen. Bei Fernstrecken sind künftig 59,43 Euro fällig. Das wären 17,25 Euro mehr als bislang.

Die derzeit geltenden Steuersätze sollen bereits zum 01.04.2020 erhöht werden. Im kommenden Jahr rechnet die Bundesregierung deshalb mit Mehreinnahmen von 470 Mio. Euro. Sie sollen auch zur Finanzierung des Klimaschutzprogramms 2030 herangezogen werden.

Die Stellungnahme des Bundesrates wurde an die Bundesregierung gesandt. Sobald sie sich dazu geäußert hat, leitet sie sie einschließlich ihrer Gegenäußerung an den Bundestag weiter. Dort wurde der Gesetzentwurf bereits am 25.10.2019 in erster Lesung beraten.

Weitere Informationen

PDF-Dokument Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (BR-Drs. 515/19 – PDF, 303 KB)

Quelle: Pressemitteilung des BR v. 08.11.2019

