



german

Erscheinungsweise vierteljährlich 19. Jahrgang Preis 3,- EURO

aviation news

for law and maintenance

Ausgabe: 2.2020

Anwendung von ethischen Grundregeln und Standards bei der Erstellung von Gutachten

Die Verkehrswende hat begonnen!

Flugzeuge Parken auf Startbahn
Nordwest wegen Corona Krise

„Sachkundige Analyse statt Software“

Ein Rangierschaden in der Flugzeughalle kann teuer werden

» » » VdL Grund- und Zusatzausbildung im Jahr 2021 » » »



THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 21 – 24, 2021

Friedrichshafen | Germany

www.aero-expo.com

#aerofriedrichshafen



expo



Liebe Leserinnen, liebe Leser,

ein Szenario von dramatischen Einschnitten begleitet die täglichen Pressemeldungen aus den Luftfahrtunternehmen wie der Lufthansa, die angibt, dass fast jeder fünfte Job in Gefahr sei. Sie muss tiefe Einschnitte bei den Personalkosten vornehmen. Die Airline-Gruppe hat laut eigener Aussage 26.000 Mitarbeiter Personalüberhang. Ihre Flotte soll von 760 Flugzeugen auf 100 Maschinen verkleinert werden. Dagegen sind Luftfrachtkapazitäten auf Grund der Corona-Krise stark gefragt. Lufthansa Cargo bietet ab sofort wöchentlich bis zu vierzehn zusätzliche Frachtflüge von Shenzhen nach Frankfurt an.

Deutliche Kursverluste dagegen von 10,4 Prozent bei der Airbus Group. Personalkürzungen werden in Betracht gezogen.

Der momentane Stillstand der gesamten Branche trifft auch unsere Sachverständigen Mitglieder, die als Einzelunternehmer stark von der Krise betroffen sind.

Unsere Jahreshauptversammlung kann coronabedingt voraussichtlich erst im September stattfinden.

Die vorliegende Ausgabe beinhaltet folgende Artikel und Beiträge:

Als Fortsetzung zum Artikel von Frank Winkelmann in der Ausgabe März 2018 (Welchen Wert hat mein Flugzeug?) wird er den Vorteil der Anwendung von ethischen Grundregeln und Standards bei der Erstellung von Gutachten für den Sachverständigen beschreiben.

Zehn Empfehlungen der Kommission für sicheres Reisen in Corona-Zeiten.

Presse-Information: Der AERO-Termin 2021 verschiebt sich um eine Woche. Die Internationale Luftfahrtmesse findet im kommenden Jahr von 21. bis 24. April 2021 statt.

Unser Sachverständiger Michael Orf beschreibt Zweck und Zielsetzung folgenden Gutachtens: Auswirkung der NfL-2-382-17 auf D-EXXX Flugzeuge in Luftsportvereinen, die durch eine Piloten/Halter Wartung gewartet werden.

Dr. Harald Hanke zeigt auf, wie die Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen im VdL für das Jahr 2021 neu definiert wird. Bedingt durch die Coronakrise ist eine nachhaltige und stabile Unterrichtsplanung für 2020 nicht möglich. Daher streichen wir auch im Interesse der Teilnehmer jegliche VdL-Ausbildung für das Jahr 2020.

Ein Erfahrungsbericht aus der Sachverständigenpraxis von Alois Bader: „Sachkundige Analyse statt Software“.

Claus-Dieter Bäumer zu dem Thema: Ein Rangierschaden in der Flugzeughalle kann teuer werden.

Werner Fischbach: Der „Marktaustritt“ Air Berlins hat zum Rückgang der innerdeutschen Passagierzahlen geführt. Die Verkehrswende hat begonnen. Wirklich?

Michael Orf beschreibt Zweck und Zielsetzung folgenden Gutachtens: Wertermittlung einer Diamond DA40-180 mit dem Baujahr 2004.

VdL-Informationen zu aktueller Rechtsprechung und Gesetzgebung.
Neue Vorsitzende Richterin und neue Vorsitzende Richter am BGH.

Der Verband dankt allen Mitwirkenden und wünscht allen Lesern Gesundheit.

Beste Grüße
Reinhard Kircher

Inhalt

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 4-5
Ethische Grundregeln bei Gutachtenerstellung

LUFTVERKEHR 6
Praktische Ratschläge

PRESSE-INFORMATION 7
Messe AERO

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 8-10
Auswirkung der NfL-2-382-17

MITTEILUNGEN 11
Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 12-14
"Sachkundige Analyse statt Software"

PRESSEMITTEILUNGEN 15-19

Rechtsprechung
CENTERFOLD 16-17

Impressum 19

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 20-21
Rangierschaden in der Flugzeughalle

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 22-24
Die Verkehrswende

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 25-27
Wertermittlung einer Diamond DA40-180

MITTEILUNGEN 28
Mediadaten, Termine

MITTEILUNGEN 29
Grundausbildungsprogramm

VdL-INFORMATION 30-31
Aktuelle Rechtsprechung

Fotos:
Titel © Photographer: Oliver Roesler
Centerfold © Oliver Roesler
U4 © Reinhard Kircher

Anwendung von ethischen Grundregeln und Standards bei der Erstellung von Gutachten



Frank Winkelmann

Als Fortsetzung zu meinem Artikel in der Ausgabe März 2018 (Welchen Wert hat mein Flugzeug?), möchte ich im Folgenden, den Vorteil der Anwendung von ethischen Grundregeln und Standards bei der Erstellung von Gutachten, für den Sachverständigen beschreiben.

Sachverständige stehen regelmäßig in Kontakt mit einer Vielzahl von Interessengruppen, z.B. Banken, Versicherungen, Gerichten, Insolvenzverwaltern und Privatpersonen. Dabei handelt es sich entweder um den Auftraggeber des Gutachtens oder um Parteien die ein besonderes Interesse an dem Gutachten haben. Das Gutachten findet u.a. in Finanz- und anderen Märkten umfangreiche Verwendung und dient als verlässliche Grundlage, sei es in Jahresabschlüssen, zur Erfüllung von regulatorischen Bestimmungen, zur Unterstützung von besicherten Kreditvergaben, Transaktionen oder der Klärung von Flugzeugschäden für Versicherungen. An den Sachverständigen werden hohe Anforderungen bzgl. seiner Unparteilichkeit, Unabhängigkeit, Verschwiegenheit, Vertraulichkeit und Professionalität gestellt. Hinzu kommt, dass er vor der großen Herausforderung steht, dass er sein Gutachten so schreibt, dass es für einen Laien klar, verständlich und nachvollziehbar ist. Für den Leser eines Gutachtens, sollte es möglich sein, nachvollziehen zu können, wie der Sachverständige zum Beispiel den Wert eines Flugzeugs ermittelt hat und was dieser Wert im Detail aussagt.

Da es in Deutschland weder eine Definition oder Beschreibung des Berufsbildes eines Sachverständigen gibt, noch die Form und Darstellung eines Gutachtens durch gesetzliche Vorschriften in Deutschland geregelt ist, kann es zwischen einem Sachverständigen und seinem Auftraggeber, im Falle eines Streitfalls, zu Konflikten kommen. Die Qualität eines Gutachtens sollte messbar sein. Doch wie kann ein Sachverständiger die Erfüllung der Qualitätsanforderungen, die der Auftraggeber stellt, falls er dazu in der Lage ist, nachweisen. Der Auftraggeber des Gutachtens ist in der Regel dem Sachverständigen „ausgeliefert“, weil er sich auf die Professionalität des Sachverständigen verlässt. Experten in der Luftfahrt, z. B. technisches Personal, sind mit Regularien, Verordnungen und Standards bestens vertraut. Diese sind auch für die Öffentlichkeit auf einschlägigen Internetseiten, z.B. der Webpräsenz von EASA, LBA etc. einsehbar. Jetzt stellt sich dem Leser bestimmt die berechnete Frage, wenn es schon keine gesetzlichen Vorschriften gibt, welche Standards gibt es denn für Sachverständige in der Luftfahrt? Mit der steigenden Internationalisierung steigt auch die Nachfrage an qualifizierten Sachverständigen, die auch grenzüberschreitend tätig werden. „Damit steigt auch das Bedürfnis nach gemeinsamem Standards, die eine vergleichbare Qualifikation der Sachverständigen und der für sie zuständigen Organisationen in den jeweiligen Mitgliedstaaten sicherstellen. Normen bzw. Standards halten nachvollziehbar fest, was z. B. von einem Produkt oder einer Dienstleistung erwartet werden kann und geben dadurch gleichzeitig vor,

welche Regeln bzw. Bedingungen bei der Produktion oder bei der Anbietetung von Dienstleistungen eingehalten werden sollen oder müssen.¹“

Zwar regelt die Zivilprozessordnung Rechte und Pflichten des Sachverständigen, aber nicht die Form und den Inhalt eines Gutachtens. Da es nun keine gesetzlichen Vorschriften über Form und Inhalt eines Gutachtens gibt, besteht für den Sachverständigen ein großer Freiheitsgrad in seiner Gestaltung. So kann der Sachverständige etwa ein 50-seitiges Gutachten mit volkswirtschaftlichen Daten, Statistiken, Vergleichswerten und einer ausführlichen Herleitung über die Wertermittlungsmethodik erstellen, oder sein Gutachten auf 5 Seiten abfassen. Ebenso hat er aber auch das Recht ein mündliches Gutachten zu erstellen. Entscheidend ist, dass sich der Umfang des Gutachtens grundsätzlich nach dem Zweck bzw. nach der vertraglichen Regelung zwischen dem Sachverständigen und seinem Auftraggeber richten muss.

Zahlreiche Ansätze diese Lücke zu schließen, wurden bereits von verschiedenen Instituten unternommen. So hat das Institut für Sachverständigenwesen e. V. Empfehlungen zur Erstellung eines Gutachtens erstellt² und das Deutsche Institut für Normung regelt in ihrer DIN EN 16775 eine Reihe von Anforderungen für die Erbringung von Dienstleistungen im Sachverständigenwesen. „Diese Europäische Norm legt Mindestanforderungen für Dienstleistungen im Sachverständigenwesen fest, die von Einzelpersonen und/oder Zusammenschlüssen von Sachverständigen für einen Auftraggeber erbracht werden. Das Ziel ist die Standardisierung von Dienstleistungen im Sachverständigenwesen, um eine sorgfältige und zuverlässige Erledigung der konkret beauftragten Sachverständigendienstleistung zu gewährleisten.“³ Für den Sachverständigen, der sich bei der Erstellung eines Gutachtens freiwillig an einen Standard hält, kann dies einen großen Vertrauensvorschuss gegenüber seinem Auftraggeber und möglicherweise auch einen Schutz im Falle von Haftungsfragen bedeuten.

Abhängig von der Branche in der ein Sachverständiger tätig ist, gibt es eine Vielzahl von verschiedenen Standards. Die „The European Group of Valuers Association“ (TEGoVA) hat einen europaweiten Bewertungsstandards in der Immobilienbewertung etabliert.⁴ „Die Vereinigung „Euroexpert“, wurde 1998 u.a. vom Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger gegründet, mit dem Ziel einen Standard im europäischen Sachverständigenwesen zu etablieren“⁵. Das „International Valuation Standards Council“, (IVSC), das sich der Förderung der Qualität des Berufsstands der

1) <http://blog.dgq.de/wieso-gibt-es-normen-blick-auf-standards/>

2) https://www.ifsforum.de/fileadmin/user_upload/Merkblatt_Empfehlungen_zur_Erstellung_eines_Gutachtens.pdf

3) <https://webstore.ansi.org/standards/din/dinen167752016de>

4) <https://tegoval.org/en/p4912ae3909e49>

5) <https://euroexpert.org/standards/report-standards>

Bewerter verschrieben hat, stellt einen Standard zur Verfügung, in der nicht nur die formalen Aspekte von Gutachten definiert sind, sondern insbesondere eine Wertermittlungsmethodik beschrieben ist.⁶ Eine besondere Thematik die sich dem Sachverständigen stellt, ist die der Unbefangenheit. Hierzu hat das bereits genannte IVSC einen „Code of Ethical Principles“ erstellt.⁷ In diesem wird u.a. die Verschwiegenheitspflicht, Objektivität und Verpflichtung des Sachverständigen ggü. seinem Auftraggeber geregelt. Der Sachverständige ist wesentlich davon abhängig, dass man ihm vertraut und glaubt. Die Einhaltung von ethischen Standards können dieses Vertrauen gegenüber seinem Auftraggeber und auch in der Öffentlichkeit erheblich bestärken.

Im Folgenden habe ich einen kleinen Katalog von Fragen erstellt, die sich in der Praxis dem Sachverständigen stellen können.

- Darf mein Auftraggeber mein Gutachten an Dritte weitergeben ohne mich zu informieren?
- Wie lange ist mein Gutachten gültig?
- Gibt es einen Unterschied zwischen dem Datum des Gutachtens und dem Datum des ermittelten Wertes?
- Darf ich einen Sachverständigen, dessen Gutachten ich kontrollieren soll, direkt Fragen stellen?
- Muss ich dem Auftraggeber erklären auf welche Weise ich den Wert ermittelt habe?
- Wie lange bin ich an der Verschwiegenheitspflicht gegenüber meinem Auftraggeber verpflichtet?
- Muss ein Experte, den ich für die Unterstützung bei der Erstellung meines Gutachtens beauftragt habe, ebenfalls das Gutachten unterschreiben?
- Bin ich verpflichtet Fragen eines Insolvenzverwalters zu beantworten, wenn ich das Flugzeug des insolventen Kunden bewertet habe?
- Darf ich von meinem Auftraggeber ein Erfolgshonorar annehmen?
- Darf ich ein Gutachten erstellen, wenn der Auftraggeber vorschreibt, dass sich der zu ermittelnde Wert innerhalb einer bestimmten Bandbreite befinden muss?

Vereidigte Sachverständige in den USA, die Immobilien bewerten, sind verpflichtet sich an den Vorgaben der „Uniform Standards of Professional Appraisal Practice⁸“ (USPAP) zu halten. Die USPAP Standards regeln die oben genannte Fragen im Detail und können für den Luftfahrtsachverständigen in Deutschland durchaus als Orientierung hilfreich sein. Der IVSC bezieht sich ebenfalls darauf und hat zu seinem Standard eine Brückenliste erstellt⁹. Dem Luftfahrtsachverständigen in Deutschland steht es aber frei ob er sich an einen Standard hält und welchen Standard er bevorzugt. Besonders im Vorfeld, bevor ein schriftlicher Bewertungsauftrag vorliegt, kann es für den Auftraggeber des Gutachtens hilfreich sein, wenn es ihm bewusst ist, dass der Sachverständige sich an einen Standard hält und er diesen auch selber einsehen kann. Der Prozess der Sachverständigentätigkeit ist dann keine Black Box, sondern für alle Parteien klar, verständlich und transparent und stärkt das Vertrauen in die Arbeit des Sachverständigen.

6) <https://www.ivsc.org/standards/international-valuation-standards/IVS>

7) <https://www.ivsc.org/the-profession/publications>

8) http://www.appraisalfoundation.org/imis/TAF/Standards/Appraisal_Standards/Uniform_Standards_of_Professional_Appraisal_Practice/TAF/USPAP.aspx?hkey=a6420a67-dbfa-41b3-9878-fac35923d2af

9) <https://www.ivsc.org/files/file/view/id/1051>

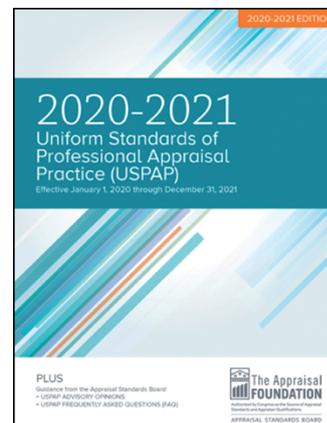
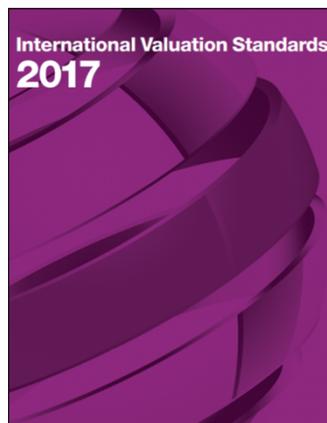


Abb.1: www.ivsc.org

Abb.2: www.appraisalfoundation.org

Abb.3: www.tegovva.org

Abb.4: www.rics.org

© Frank Winkelmann Accredited Senior Appraiser – MTS (ASA)
Diplom-Luftfahrtsachverständiger



PESCHKE
Von Fliegern für Flieger. Seit 1959.

**VON FLIEGERN FÜR FLIEGER:
IHR KOMPETENTER PARTNER
FÜR LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN
SEIT ÜBER 50 JAHREN.**



SIEGFRIED PESCHKE KG
VERSICHERUNGSVERMITTLUNG

Tel: +49 (0) 89 744 812-0
www.peschke-muc.de

Coronavirus: Praktische Ratschläge für sicheres Reisen



VdL-Geschäftsstelle

Gericht/Institution: EP
Erscheinungsdatum: 02.06.2020

Die Europäische Kommission hat Leitlinien und Empfehlungen vorgelegt, um die Mitgliedstaaten dabei zu unterstützen, die sichere Aufhebung von Reisebeschränkungen untereinander zu koordinieren.

Zehn Empfehlungen der Kommission für sicheres Reisen in Corona-Zeiten:

- Tickets sollten, wenn möglich, online gekauft werden und man auch online einchecken, um Warteschlangen zu vermeiden.
- Bei Gepäckabgabe und -abholung, Sicherheitskontrollen und Boarding sind Abstandsregeln einzuhalten.
- Es können weniger Fahrgäste an Bord zugelassen werden. Fahrgäste, die nicht im selben Haushalt leben, können aufgefordert werden, mit Abstand voneinander zu sitzen.
- Wenn die Kontaktvermeidung schwieriger zu gewährleisten ist, sollten zusätzliche Schutzmaßnahmen ergriffen werden, z.B. das Tragen von Gesichtsmasken.
- Snacks, Getränke und andere Waren sind möglicherweise nicht an Bord erhältlich.
- Verkehrsunternehmen können Schutzbarrieren installieren, z.B. zwischen Fahrgästen und Fahrern. Möglicherweise muss man durch die Hintertür einsteigen.
- Fahrer sollten die Türen an jedem Halt automatisch öffnen, so dass Fahrgäste keine Knöpfe oder Griffe berühren müssen.
- Bahnhöfe, Häfen und Flughäfen sollten eine regelmäßige Reinigung und Desinfektion gewährleisten und – auch an Bord – Desinfektionsmittel bereitgestellt werden.
- Bei allen Transportmitteln sollte eine angemessene Belüftung gewährleistet werden.
- Im Falle von Stornierungen können Passagiere zwischen einer Erstattung oder anderweitigen Beförderung wählen. Wenn das Transportunternehmen einen Gutschein anbietet, haben Fahrgäste trotzdem das Recht, eine Erstattung zu verlangen.

In einer Aussprache am 28.05.2020 forderten die Mitglieder des Ausschusses für Verkehr und Tourismus, der Tourismusbranche so rasch wie möglich finanziell unter die Arme zu greifen, und schlugen ein eigenes Budget für den Sektor vor. Am 15.05.2020 hatte das Parlament Entlastungsmaßnahmen für den Verkehrssektor gebilligt, um die Auswirkungen der

Pandemie auf Unternehmen in den Sektoren Luftfahrt, Schiene, Straße und Schifffahrt so gering wie möglich zu halten. Wie sicher sind Hotelaufenthalte?

Gäste in Hotels und anderen Unterkünften sollten Abstandsregeln einhalten, wenn sie sich in Gemeinschaftsräumen aufhalten, sowie Infektionsschutzmaßnahmen befolgen (bei Husten oder Niesen Mund und Nase mit Papiertaschentuch oder Armbeuge bedecken, Händewaschen, Tragen von Gesichtsmasken).

Tourismuseinrichtungen sollten Gästen vor ihrer Ankunft klare Informationen und Orientierungshilfen zur Verfügung stellen und über einen Aktionsplan mit Maßnahmen verfügen, die im Fall einer Infektion zu ergreifen sind. Außerdem sollten häufig berührte Oberflächen regelmäßig gereinigt und desinfiziert und gute Belüftungssysteme gewährleistet werden. Das Hotelpersonal sollte in Verfahren geschult werden, die alle relevanten Aspekte der Infektionsprävention und -eindämmung betreffen.

Quelle: Europäisches Parlament v. 29.05.2020



Abb. 1: Jahrespressekonferenz 2020 im Lufthansa Aviation Center; aufgrund des Coronavirus wurde die JPK nur virtuell abgehalten; Carsten Spohr, Andreas Bartels @Photographer: Fabian Kieper

Presse-Information der Messe Friedrichshafen: Optimierter Termin für die AERO 2021/ AERO South Africa

Der AERO-Termin 2021 verschiebt sich um eine Woche: **Die Internationale Luftfahrtmesse findet im kommenden Jahr von 21. bis 24. April 2021 statt.** Ursprünglich hatten die Organisatoren mit dem 14. bis 17. April einen früheren Termin im Fokus. „Die interne Verschiebung einer Veranstaltung ermöglicht es uns, die AERO 2021 auf einen späteren Termin zu verlegen, der eine zeitliche Überschneidung mit der Messe „Sun`n Fun“ in den USA und der Aircraft Interiors Expo in Hamburg vermeidet. Wir kommen damit einem vielfach geäußerten Wunsch von Ausstellern und Besuchern entgegen, die um die Terminoptimierung gebeten haben“, begründet AERO-Bereichsleiter Roland Bosch die Änderung des Termins. Auch das neue Datum der AERO South Africa ist jetzt fixiert, nachdem die Veranstaltung aufgrund des Coronavirus für dieses Jahr ebenfalls abgesagt wurde: Die Luftfahrtmesse findet von 8. bis 10. Juli 2021 auf dem Flughafen Wonderboom in Pretoria statt.

Das AERO-Team kann in diesem Zusammenhang eine weitere gute Nachricht verkünden: Die Internationale Luftfahrtmesse präsentiert sich zukünftig zusätzlich außerhalb der klassischen Messezeit im regelmäßigen Turnus mit digitalen Konferenzinhalten. „Damit können wir den Kontakt zu unseren Ausstellern, Besuchern und sämtlichen Netzwerken auch in schwierigen Zeiten halten und bleiben damit das ganze Jahr im Gespräch“, ist AERO-Projektleiter Tobias Bretzel überzeugt. „Wir entgegennen damit auch (dubiosen) Anbietern, die derzeit angeblich „kostengünstige“ virtuelle Plattformen anbieten.“

Die AERO-Mannschaft weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Aussteller keine Verträge oder Verpflichtungen eingehen sollten, die den Eindruck erwecken könnten, als seien es offizielle Angebote der Projektleitung der AERO Friedrichshafen.

Die AERO 2021 beginnt am 21. April und dauert bis 24. April 2021.

AERO South Africa: Postponement to 8-10 July 2021 due to impact of COVID-19

In light of the current situation pertaining to the increased spread of the Coronavirus in South Africa and following the South African Government's announcement of a national state of disaster, Messe Frankfurt has taken the decision to postpone the AERO South Africa conference and exhibition to 8-10 July 2021.

The World Health Organisation (WHO) declared the spread of the coronavirus a pandemic on 11 March 2020. Since then, the virus has spread to all 9 provinces across the country, resulting in a travel ban from high-risk countries, a ban on gatherings larger than 100 people and ultimately a nationwide lockdown to curb further spread of the virus.

Messe Frankfurt South Africa takes the safety of its exhibi-

tors, sponsors, partners, speakers, and attendees very seriously and is committed to do what they can to flatten the curve. “We must acknowledge that these are challenging times all around the globe. It is important for us as trade fair organizers to make the appropriate decision for the safety of our local and international exhibitors, visitors, partners and stakeholders,” said Joshua Low Managing Director of Messe Frankfurt South Africa in an earlier statement regarding the virus.

AERO South Africa is presented in corporation with Messe Friedrichshafen, organisers of Europe's largest general aviation trade show. The successful launch of AERO South Africa in 2019 welcomed more than 4200 visitors and over 100 exhibitors. This year's show was scheduled to take place at the Wonderboom National Airport from 2-4 July 2020. The AERO Friedrichshafen team understands the impact of Covid-19 and supports the decision to postpone this event. Messe Frankfurt South Africa is committed to delivering a high-quality and successful event in 2021.



Abb. 1: Static Display © Messegesellschaft

GETESTET VON
FLIEGER MAGAZIN



PERMANON

IHR ANSPRECHPARTNER
FÜR HOCHWERTIGE PFLEGEPRODUKTE

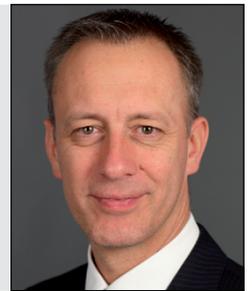


PERMANON GMBH WINTERSTETTEN 53, 88299 LEUTKIRCH
TEL. 07567-1563 • FAX. 07567-1031 • EMAIL INFO@PERMANON.DE

WWW.PERMANON.DE

Auswirkung der NfL-2-382-17 auf D-EXXX Flugzeugen in Luftsportvereinen die durch eine Piloten/Halter Wartung gewartet werden.

Michael Orf



Auftraggeber: Luftsportverein Diehl-Aircabin e.V., Laupheim

Zweck und Zielsetzung dieses Gutachtens

Dieses Gutachten wurde vom Luftsportverein Diehl-Aircabin e.V. beauftragt.

Ziel soll es sein, zu beurteilen welche Auswirkung die Bekanntgabe der Nachrichten für Luftfahrer „NfL-2-382-17“ auf D-EXXX Flugzeugen von Flugsportvereinen hat.

Die sogenannten „Echo Klasse“ Flugzeugen werden durch die Vereine selbst in sogenannter „Pilot/Halter“ Wartung instandgehalten. Gewisse technische Prüfungen, z. B. Instandhaltung der elektronischen Ausrüstung und der statischen Druck- und Höhenmesseranlagen oder jährlich wiederkehrende „Airworthiness Review Certificate“ (ARC) werden dann von zugelassenen Betrieben durchgeführt.

Durch die Veröffentlichung der NfL-2-382-17 im Dezember 2017 durch das LBA (Luftfahrtbundesamt) werden die NfL II-25/09 und NfL II-15/10, sowie die NfL II-26/09 und NfL II-16/10 aufgehoben.

Autor des Gutachtens: Dipl.-Ing. Michael Orf

Flugmotorenwart in einem Luftsportverein und angehender Sachverständiger mit öffentlicher Bestellung und Vereidigung im Verband der Luftfahrtsachverständigen VdL e.V.

Der Autor hat an der Universität Stuttgart sowie am Institute of Technology, Atlanta, Georgia, USA, Luft- und Raumfahrttechnik studiert. Vertiefungsfächer waren Luftfahrtantriebe sowie Flugzeugleichtbau und -Konstruktion. Erste Konstruktions- und Zulassungserfahrung wurden am Steinbeis Transferzentrum für Flugzeugbau und Leichtbau gemacht. Nach mehrjähriger Tätigkeit am Steinbeis Transferzentrum hatte der Autor zum Flugzeugbauer Airbus gewechselt.

Zunächst war er hier als Konstrukteur der Crew-Rest Compartments am Airbus A380 und Airbus A350 zuständig.

Anschließend wechselte er innerhalb des Konzerns zu einer Tätigkeit am Airbus A400M Militärtransporter, wo er mehrere Jahre als unterschreibsberechtigter Zulassungsingenieur für militärische Funktionen tätig war.

Zurzeit ist er Boden- und Flugtestingenieur und erstellt und begleitet Boden- und Flugtests an Serienmaschinen des Airbus A400M Militärtransporter.

I. Änderungshistorie

Version Änderungen

01 Ersterstellung des Gutachtens: Version 01 vom 10-APR-2018

02 27.04.2018: Version 02

- Änderungen in Kapitel 4 „Fazit“ (Seite 6, 7)

- Versionierung, Datum und Dateiname auf allen Seiten angepasst

II. Inhaltsverzeichnis

I. Änderungshistorie

1. Zweck des Gutachtens

2. Referenzierte und anwendbare Dokumente

3. Inhalt der veröffentlichten NfLs

4. Fazit

III. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Transponder Garmin GTX 330

(vgl. <http://buy.garmin.com/de-DE/DE/p/201>) 4

1. Zweck des Gutachtens

Dieses Gutachten soll klären, welche Auswirkung die Veröffentlichung der NfL 2-382-17 auf das Flugzeug D-EZEC hat.

Das Flugzeug D-EZEC ist eine 4 sitzige Diamond DA40-180 aus dem Jahr 2004 mit der Werknummer 40.348. Das Flugzeug wird durch den Verein gewartet, jährliche ARC (Airworthiness Review Certificate) Nachprüfungen werden durch eine zugelassene Werft durchgeführt.

Der Luftsportverein Diehl-Aircabin e.V. mit Sitz in Laupheim möchte in Form dieses Gutachtens die Frage geklärt haben, ob eine jährlich Prüfung der elektronischen Ausrüstung sowie der statischen Druck- und Höhenmesseranlage zum Erhalt der ARC notwendig ist.

2. Referenzierte und anwendbare Dokumente

[1] NfL 2-382-17 vom 19. Dezember 2017

[2] NfL 2-25/09 vom 26. März 2009

[3] NfL 2-26/09 vom 26. März 2009

[4] NfL 2-15/10 vom 25. März 2010

[5] Prüfbericht elektronische Ausrüstung LBA Form 22

[6] Höhenmesser Prüfbericht

[7] EASA SIB 2011-15

[8] Informationsblatt „Orientierungshilfe zu möglichen Instandhaltungsanweisungen und Instandhaltungsprüfungen zur Auflistung in Instandhaltungsprogrammen (IHP) bezüglich der Avioniksysteme wie z. B. Luftfahrzeugausrüstung zur Fluglage-, Kurs- und Luftdatenbestimmung, zur Navigation, Kommunikation und Flugsicherung“

[9] Instandhaltungsprogramm DA40, D-EZEC vom 22. März 2016

3. Inhalt der veröffentlichten NfLs

Das Luftfahrtbundesamt hat mit der Veröffentlichung der Nachrichten für Luftfahrer NfL 2-382-17 vom 19. Dezember 2017 darauf hingewiesen, dass ab sofort die NfL II-25/09, NfL II-15/10, NfL II-26/09 und NfL II-16/10 aufgehoben sind [1].

In den NfL II-25/09 und NfL II-26/09 sind die Intervalle der Prüfung der elektronischen Ausrüstung sowie der statischen Druck- und Höhenmesseranlagen definiert [2], [3].

Da das betroffene Flugzeug im Luftsportverein Diehl-Aircabin nicht gewerblich sondern nur zur Ausbildung genutzt wird, ist der Intervall zur Prüfung der Transponderanlage sowie der übrigen elektronischen Ausrüstung 12 Monate [2].

Die Prüfung der statischen Druck- und Höhenmesseranlage ist gemäß [2] in einem Intervall von 24 Monate zu prüfen.

Eine durchgeführte Prüfung der elektronischen Ausrüstung sowie der statischen Druck- und Höhenmesseranlagen wird durch einen entsprechenden Prüfbericht, Prüfbericht LBA Form 22 RTS sowie „Prüfbericht Höhenmesser“ dokumentiert [5], [6].

Beide Dokumente müssen im Luftfahrzeug mitgeführt werden.

Begriffserklärung „Transponder:“

Der Transponder der im Cockpit des Luftfahrzeugs eingebaut ist, ist ein Funk-Kommunikationsgerät mit dem Fluglotsen bzw. der Flugverkehrskontrolle.

Der Begriff „Transponder“ ist ein Kofferwort aus den Begriffen Transmitter (Funksender) und Responder (Antwortender).

Abbildung 1 zeigt das Kommunikationsgerät, welches im Flugzeug DA40 D-EZEC verbaut ist.



Abb.1: Transponder Garmin GTX 330 (vgl. <http://buy.garmin.com/de-DE/DE/p/201>)

Der Transponder übermittelt die Fluggeschwindigkeit, die Flugzeugkennung D-EZEC sowie die Flughöhe des Flugzeugs an den Fluglotsen weiter. Weiterhin kann der Pilot einen 4-stelligen Code nach Aufforderung des Fluglotsen eingeben. Diese Möglichkeit der Eingabe ist auch für Notfälle (Funkausfall, Entführungen, etc.) geeignet und wird von Piloten auch genutzt.

Begriffserklärung „elektronische Ausrüstung:“

Zur elektronischen Ausrüstung eines Flugzeugs zählen alle Instrumente und Anzeigergeräte die zur Führung und zur Kommunikation des Flugzeugs nötig sind.

Zur elektronischen Ausrüstung der D-EZEC zählen unter anderem das Funkgerät, das GPS Navigationsgerät, das VOR Anzeigergerät (VHF Omnidirectional Radio Range, Drehfunkfeuer zur Navigation). Die exakte elektronische Ausrüstung ist dem Prüfprotokoll Form 22 [5] zu entnehmen.

Begriffserklärung „statische Druck- und Höhenmesseranlage:“

Hier handelt es sich um die Höhenmesseranlage des Flugzeugs D-EZEC. Der Transponder übermittelt die Flughöhe ebenfalls über, einen je nach Bauart, über einen integrierten oder außenliegenden Höhenmesser. Und dieser Höhenmesser wird einem Prüfintervall unterzogen, um Fehlanzeigen oder defekte auszuschließen [6].

In der vom 19. Dezember 2017 veröffentlichten NfL 2-382-17 sind die 4 oben genannten NfLs (2-25/09; 2-26/09; 2-15/10 und 2-16/10) aufgehoben worden. Das bedeutet diese 4 NfLs sind nicht mehr anwendbar bzw. rechtsgültig.

Da jedes Flugzeug zur Zulassung ein durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) genehmigtes Instandhaltungsprogramm (IHP) benötigt, sind Anweisungen zur Instandhaltung und Aufrechterhaltung der der Lufttüchtigkeit aus dem IHP zu entnehmen [9].

Die Mindestanforderungen für Transponderanlagen sind aus dem IHP zu entnehmen [9]. Sind jedoch keine Instandhaltungsmaßnahmen vom Transponderhersteller oder im IHP genannt, so hat insbesondere die Funktionsprüfung nach dem EASA SIB 2011-15 [7] in einem Intervall von 2 Jahren zu erfolgen. Für die D-EZEC ist im IHP ein Prüfintervall von 1 Jahr für den Transponder angegeben.

Bzgl. etwaiger Funktionstests an Avionik-Komponenten hat das

LBA ein Informationsblatt veröffentlicht [8].

Gemäß NfL 2-382-17 ist das Instandhaltungsprogramm bis zur nächsten fälligen Revision, spätestens jedoch im Rahmen des jährlichen Reviews (ARC) anzupassen [1]. Diese Anpassung beinhaltet die Streichung der nicht mehr anzuwendenden NfLs sowie die Angaben zu den Instandhaltungsunterlagen der Hersteller der Avionik-Komponenten (Prüfintervalle).

4. Fazit

Die NfL 2-382-17 hebt die NfL II-25/09, NfL II-15/10, NfL II-26/09 und NfL II-16/10 mit sofortiger Wirkung auf.

Der Unterschied der beiden NfLs II-25/09 und 26/09 [2], [3] ist jeweils deren Gültigkeit für Luftfahrzeuge die nicht unter nationales Recht fallen (NfL II-25/09) sowie für Luftfahrzeuge die unter nationales Recht fallen (NfL II-26/09).

Die DA40 D-EZEC fällt aufgrund ihrer in der BR Deutschland zugelassenen Registrierung unter nationales Recht (NfL II-26/09). In der NfL II-26/09 sind Prüfintervalle für die elektronische Ausrüstung sowie für die statischen Druck- und Höhenmesseranlagen vorgegeben.

Diese Prüfintervalle sind durch Veröffentlichung der NfL 2-382-17 nicht mehr rechtsgültig.

Diese NfL verweist auf die Prüfintervalle in den jeweils vom LBA anerkannten Instandhaltungsprogrammen (IHP), jedoch gibt es für Transponderanlagen Mindestanforderung gemäß EASA SIB 2011-15 der einen Funktionstest von 2 Jahren beinhaltet, wenn im dafür anerkannten IHP kein Prüfintervall angegeben ist.

Bzgl. Avionikanlagen wurde keine weitere Empfehlung in der NfL 2-382-17 aufgeführt, es wurde jedoch auf veröffentlichtes Informationsmaterial auf der Homepage des LBAs hingewiesen [8]. In diesem Informationsmaterial sind jedoch keine Prüfintervalle sondern lediglich Funktionstests beschrieben.

Aufgrund der vorliegenden Informationen [1] bis [9], muss der Luftsportverein Diehl-Aircabin e.V. sein anerkanntes IHP gemäß der veröffentlichten NfL 2-382-17 abändern und genehmigen lassen.

Piloten SEIT 1965
-SERVICE
Flugzeughandel und -wartung
ROBERT RIEGER GMBH

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

Bezüglich elektronische Ausrüstung ist die NfL 2-382-17 für Luftsportvereine einfacher umzusetzen. Zum einen fällt die jährliche Prüfung (bei Schulungsbetrieb) komplett weg, zum anderen kann die Prüfung der elektronischen Ausrüstung durch die „Pilot/Halter“ Wartung durch den Luftsportverein in Anhang an das gültige Instandhaltungsprogramm, selbst durchgeführt werden. Zur jährlichen ARC Prüfung sollte der Luftsportverein ein Funktionstest der VHF Anlage (Funkgerät mit Aufschaltanlage) im Flug durchgeführt werden [8].

Ebenso soll beim Transponder alle 2 Jahre bei der ARC Überprüfung ein Funktionstest durchgeführt werden.

Zur Dokumentation empfiehlt es sich, dass beide Funktionstests (VHF Funkanlage und Transponder) im Flug in verschiedenen Flughöhen und mit verschiedenen Frequenzen zu jeweils verschieden weit entfernten Bodenfunkstellen durchgeführt werden sollen. Weiterhin kann bei der regionalen Flugkontrollstelle (kontrollierter Flughafen bzw. Fluginformationsstelle) eine Transponderfunktionsprüfung mit verschiedenen Codes angefragt werden.

Beide Tests sollten im Bordbuch des Flugzeugs D-EZEC mit

- Name des Piloten
- Datum der Testdurchführung
- VHF Frequenzrastungen
(2 verschiedene VHF Frequenzen mit unterschiedlichen Entfernungen) sowie
- eingestellten Transpondercodes
(min. 2 unterschiedliche Codes mit unterschiedlicher Flughöhe und mit Name der Flugkontrollstelle FIS/Flughafen) dokumentiert werden.

Es lässt sich unschwer erkennen, dass die gesetzgebende Stelle, das Luftfahrtbundesamt, die Wartung der elektronischen Ausrüstung für Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt um ein Vielfaches erleichtert hat.

Diese Erleichterung ist nachvollziehbar, da die Transponder der heutigen Generation geräteinterne Funktionstests beim Einschalten bzw. aktivieren des Transponders durchführen. (Sogenannte Build-In Test Equipment, BITE)

Gleiches gilt für moderne VHF Funkanlagen, da diese mittlerweile mit äußerst robuster und ausfallsicherer Elektronik ausgestattet sind. Ein eventueller Defekt würde beim Einschalten des Gerätes im Display angezeigt werden.

Dieses Gutachten habe ich selbstständig und ohne fremde Hilfe nach bestem Wissen unparteiisch erstellt. Mit keinem der Beteiligten verbinden mich Freundschaft oder wirtschaftliche Interessen.

© Michael Orf

"Der Autor bittet um Meinung darüber, wie die Anwendung der NfL "2-382-17" in anderen Vereinen und Betrieben gehandhabt wird. Jegliche Informationen sind hilfreich.

Angaben bitte per Email an: info@ing-orf.de

Von Piloten 1994 ins Leben gerufen und geleitet, unterstützt die „Stiftung Mayday“ in Not geratene Luftfahrer und deren Angehörige. So betreut sie Flugbesatzungen aller Luftfahrtbereiche nach kritischen und belastenden Vorfällen, um stressbedingten Folgeerkrankungen entgegenzuwirken.

Ziel aller Hilfsmaßnahmen ist Anregung und Unterstützung zur Selbsthilfe.

In ihrem Namen trägt sie bewusst den Notruf der internationalen Luftfahrt: Mayday. Helfen Sie mit, dass auf diesen Notruf stets rasche Hilfe erfolgen kann.

Schirmherr ist
Dr. Thomas Enders.



Stiftung Mayday

Hugenottenallee 171a,
63263 Neu-Isenburg
Telefon: 0700 – 7700 7701
Fax: 0700 – 7700 7702

E-Mail: info@Stiftung-Mayday.de
Internet: www.Stiftung-Mayday.de

Spenden: Frankfurter Sparkasse
IBAN: DE36 5005 0201 0000 0044 40
BIC: HELADEF1822

Ausbildung zum Luftfahrtsachverständigen im VdL

Dr. Harald Hanke



Ausbildung 2020

Nachdem 2019 die erste Ausbildung nach dem neuen Ausbildungskonzept erfolgreich angeboten wurde, hat der erste Teilnehmer, Herr Hans Doll, vorigen Monat sein letztes Prüfungsgutachten abgegeben. Er besteht alle Prüfungen mit der Durchschnittsnote „sehr gut“. Herzlichen Glückwunsch zu dieser tollen Leistung.

Bedingt durch die Coronakrise ist eine nachhaltige und stabile Unterrichtsplanung für 2020 nicht möglich. Niemand weiß jetzt genau, unter welchen Kriterien wir unterrichten dürfen. Die Teilnehmer müssen sich für einen solchen Unterricht freinehmen und wir wissen heute nicht, ob wir nicht doch im letzten

Bitte füllen Sie bei Interesse die aktuellen Formblätter erneut aus, unterschreiben es und senden es mir zur baldmöglichsten Planung wieder zu. Es entstehen erst Kosten, wenn der Unterricht zugesagt wurde. **Der Stichtag dafür wird der 30.06.2021 sein.**

Zusatzausbildung 2021

Für die Zusatzausbildung (Weiterbildung) beginnt die Sammlung der Interessenten für die diversen Fachgebiete ab sofort. **Ab 7 Interessenten findet eine Zusatzausbildung statt.** Bitte wählen Sie aus der Angebotsliste im Internet das Thema, für das Sie sich interessieren.



Abb. 1: Ausbildungsleitung Klaus-Dieter Bäumer und Thomas Haberland

Moment den Unterricht absagen müssen. **Daher streichen wir auch im Interesse der Teilnehmer für das Jahr 2020 jegliche VdL-Ausbildung.**

Grundausbildung 2021

Es gibt jedoch in diesen Zeiten auch **gute Nachrichten**. Für das Jahr 2021 wurde die Grundausbildung terminiert. Sie soll vom Mo. 30.08.2021 bis Do. 02.09.2021 stattfinden.

Bitte teilen Sie Ihr Interesse der Ausbildungsleitung bis spätestens zum 30.06.2021 per e-mail mit.

Die entsprechenden Anmeldeformulare finden Sie auf unserer Homepage:

<http://www.luftfahrt-sv.de/content/verband/ausbildung.php>

Bitte ausfüllen, unterschrieben und als pdf an den VdL zurücksenden.

© Dr. Harald Hanke

„Sachkundige Analyse statt Software“



Ein Erfahrungsbericht aus der Sachverständigenpraxis

Alois Bader

Meistens sind wir als Sachverständige mit Fragestellungen aus dem technischen, juristischen oder wertermittelnden Umfeld befasst, zudem treten auch häufig Anfragen im Zusammenhang mit Unfällen auf. Die Befassung mit betrieblichen Abläufen oder operationellen Aspekten ist eher selten.

Als Sachverständige können wir aber auch in diesem Bereich, insbesondere auch durch den uns möglichen Rückgriff auf ein sehr großes Netzwerk mit sehr breit gestreutem Fachwissen einen wertvollen Beitrag leisten. Eine solche Anfrage die den operationellen Betriebsablauf betraf, erreichte mich vor ein paar Jahren über unseren Kollegen Stefan Krause.

Sachverhalt

Folgender Sachverhalt lag zugrunde:

Ein kleines familiengeführtes Luftfahrtunternehmen betreibt eine zweimotorige Turboprop im Rahmen eines AOC. Für einen, für das Unternehmen sehr wichtigen Auftrag, sollten Flüge ab und zum Flugplatz Vilshofen (EDMV) durchgeführt werden. Der Flugplatz verfügt nicht über IFR Anflugverfahren. Für die Startbahn 12 steht über eine PPR Regelung zum Start der displaced Threshold mit einer Länge von 198m zur Verfügung.

Wie fast alle kommerziellen Luftfahrtunternehmen nutzt auch dieses Unternehmen für die Berechnung der Start- und Landestrecken, sowie für die Erstellung des Flight Logs die Softwarelösung eines externen Dienstleisters aus den USA. Dieser Dienstleister hatte nun auch den Flugplatz EDMV in sein System aufgenommen Um den Auftrag zu erhalten, war mindestens eine Abflugmasse von 11500 Lbs notwendig. Die Berechnungen des US Dienstleisters erlaubten jedoch nur deutlich geringere Werte mit der Begrenzung wegen Hindernisfreiheit für die Startbahn 12 und wegen Startbahnlänge für die RWY 30. Eine überschlägige Rechnung mit einem anderen Berechnungstool ergab ein MTOW von mehr als 11500 Lbs.

Vorgehensweise

Hier galt es also nun die Ursache für die unterschiedlichen Berechnungen zu untersuchen, die Durchführbarkeit des Betriebs anhand der gültigen Vorschriften sicherzustellen und letztlich ein Verfahren für einen Betrieb von und zu diesem Flugplatz zu entwerfen und im Betriebshandbuch festzuschreiben.

Die Berechnungsgrundlagen des US Dienstleisters ließ sich weitestgehend anhand der im Internet veröffentlichten Unterlagen prüfen. Hierbei fiel bereits auf, dass dieser alle Berechnungen nach den Vorgaben für „Performance class A“ Flugzeuge durchführt und zusätzlich weitere Sicherheitszuschläge berücksichtigt hatte, das Unternehmen das Flugzeug aber als „class B“ Flugzeug betreibt. Außerdem werden nur „straight-out departures“ berechnet. Auffallend war zudem, dass dieser Dienstleister für das betreffende Flugzeugmuster eine V1 Speed auswies, gem. PoH jedoch gibt es für das

Muster keine V1 Berechnung, dies war auch im Betriebshandbuch des Unternehmens fälschlicherweise so umgesetzt worden.

Lösungsmöglichkeit

Somit war bereits erkennbar, dass ein Abflugverfahren aufgrund eigener Berechnungen gem. PoH entworfen werden musste und dieses dann in das Betriebshandbuch des Unternehmens aufgenommen werden musste. Als Grundlage mussten dazu zunächst alle relevanten Dokumente geprüft werden. Diese waren im Wesentlichen:

- Die AIP für Vilshofen
- Die CS-ADR-DSN
- Die Commission Regulation (EU) No 965/2012 on air operations
- Das PoH des betreffenden Flugzeuges
- Das Betriebshandbuch (OM) des Unternehmens

Weitere Fragen waren,

- gibt es weitere Hindernisse, die u.U. nicht in der AIP verzeichnet sind
- Ist die Ausweisung von Clearways in Absprache mit dem Flugplatzbetreiber möglich?

Kritisch waren also, zum einen die Take-off Distance sowie die Hindernisfreiheit im „One engine inoperative“ Fall.

Auf dieser Basis konnte dann gem. CAT.POLA.305 eine Take-off konstruiert werden, der es dem Unternehmen ermöglicht diesen Auftrag durchzuführen. Gem. dieser Vorschrift muss u.a. die Take-off Distance (TD) als wesentlicher Faktor, das 1,25 fache der TORA sein. Mehrere Berechnungen für unterschiedliche Temperaturen und Beladungszustände ergaben einen zulässigen Take-off mit bis zu 12000 Lbs bei 30° Temperatur.

Für die Hindernisfreiheit gibt es gem. CAT POLA.310 bei VFR Departures Erleichterungen.

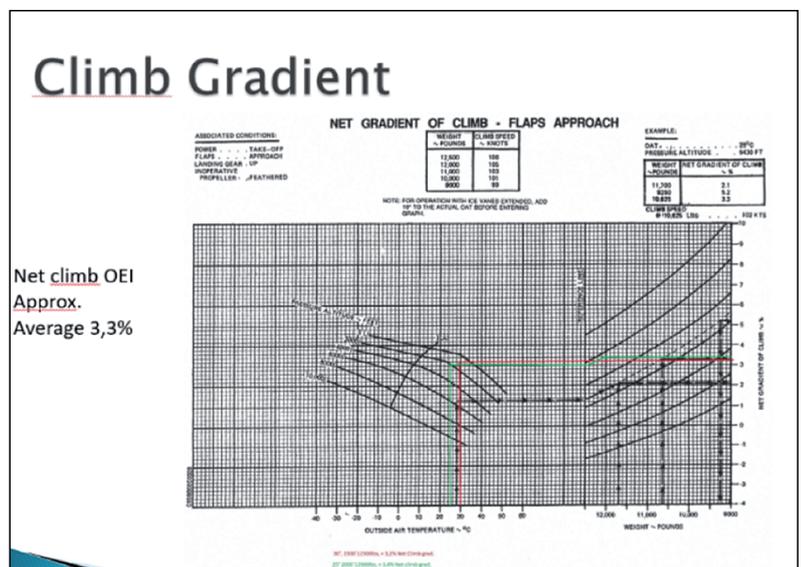


Abb. 1: Diagramm zur Steigfluggradienten Berechnung

Im Wesentlichen gilt hier, dass bei der $\frac{1}{2}$ Flügelspannweite $+0,125 \times$ der lateralen Distanz zum Hindernis mindestens 50 ft Hindernisfreiheit erreicht werden muss und zusätzlich bei VFR Departures mit weniger als 15° Richtungsänderung ein horizontaler Abstand von 300 m gegeben sein muss.

Die Lösung

Für das gegebene Flugzeugmuster waren alle erforderlichen Daten im PoH vorhanden, so dass sich die Berechnungsmethode relativ simpel darstellte.

Im nächsten Schritt galt es nunmehr einen Flugweg für beide Startbahnen festzulegen, der die erforderliche Hindernisfreiheit auch bei Triebwerksausfall sicherstellt.

Glücklicherweise liegen für Bayern sehr gut aufbereitete Daten

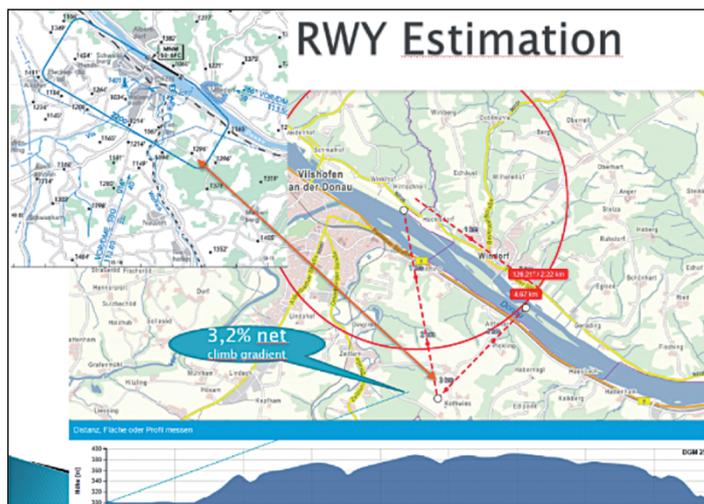


Abb. 2: Beispiel Ausschnitt Höhenprofile entlang der geplanten Abflugroute

des Landesvermessungsamtes vor, die zum einen ein Höhenmodell beinhalten und eine Übersicht aller Hindernisse.

Um den Aufwand zu begrenzen wurde ein Raster von 50m

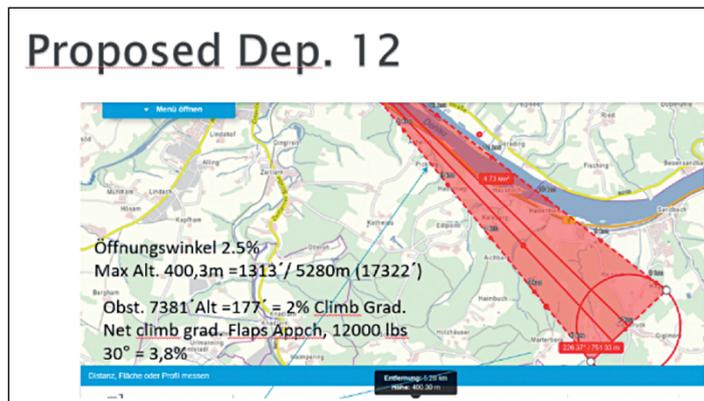


Abb. 3: Berechnung und Festlegung Abflugkorridor

gewählt und das Gebiet im Bereich der beiden Startrichtungen begrenzt. Trotzdem ergab dies ca. 120 000 Datensätze die in einer eigens erstellten Datenbank analysiert wurden.

Aufgrund dieser Analyse konnte sodann ein Flugweg für beide Startbahnen über einem Geländeschnitt gewählt werden, der alle Kriterien erfüllte.

Ähnliche Überlegungen und Rechnungen wurden für die Landung durchgeführt, was sich jedoch als weniger problematisch darstellte.

Im letzten Schritt wurden die Startstrecken Berechnungen in Tabellenform für unterschiedliche Bedingungen wie Temperatur und Beladung erstellt und ein Entwurf eines „Airfield Briefings“

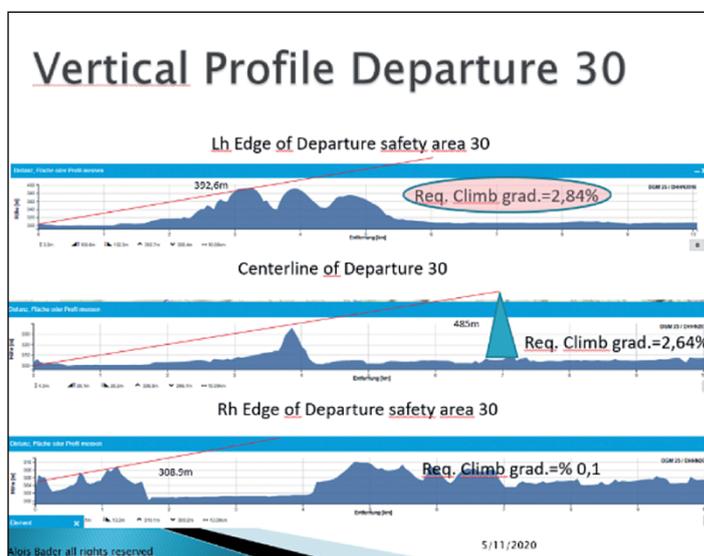


Abb. 4: Beispiel Ausschnitt Höhenprofile entlang der geplanten Abflugroute

für den Teil C des OM des Unternehmens erstellt. Als Startkriterium wurden hierfür zusätzlich noch Wetterbedingungen für den Betrieb definiert.

Für das OM wurden zusätzlich relevante Abflugpunkte für beide Richtungen zur Eingabe in das FMS definiert. Für alle Take-off's wurde das Verfahren mit Approach Flap und die Nutzung des displaced Thresholds verbindlich festgelegt.

Für die Landung wurden analog zum Start entsprechend Verfahren inkl. der Verfahren für den missed Approach festgelegt.



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 präesente 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
 63329 Egelsbach I Deutschland Telefax: 0049 6103-42083

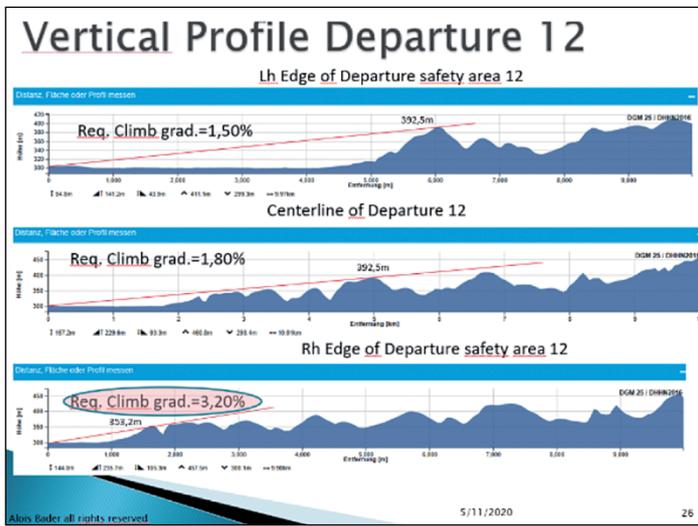


Abb. 5: Vertikalprofil Abflug 12

Obwohl, formal eine Änderung im Teil C des OM nicht genehmigungspflichtig ist, war die Empfehlung an das Unternehmen, im Hinblick auf ein anstehendes LBA Audit, dies trotzdem vorab beim LBA vorzulegen.

Aufgrund terminlicher Probleme konnte ich leider nicht persönlich bei dem Audit anwesend sein, laut Rückmeldung des Unternehmens gab es jedoch keinerlei Schwierigkeiten oder Anmerkungen seitens des LBA und das Unternehmen konnte den Auftrag übernehmen.

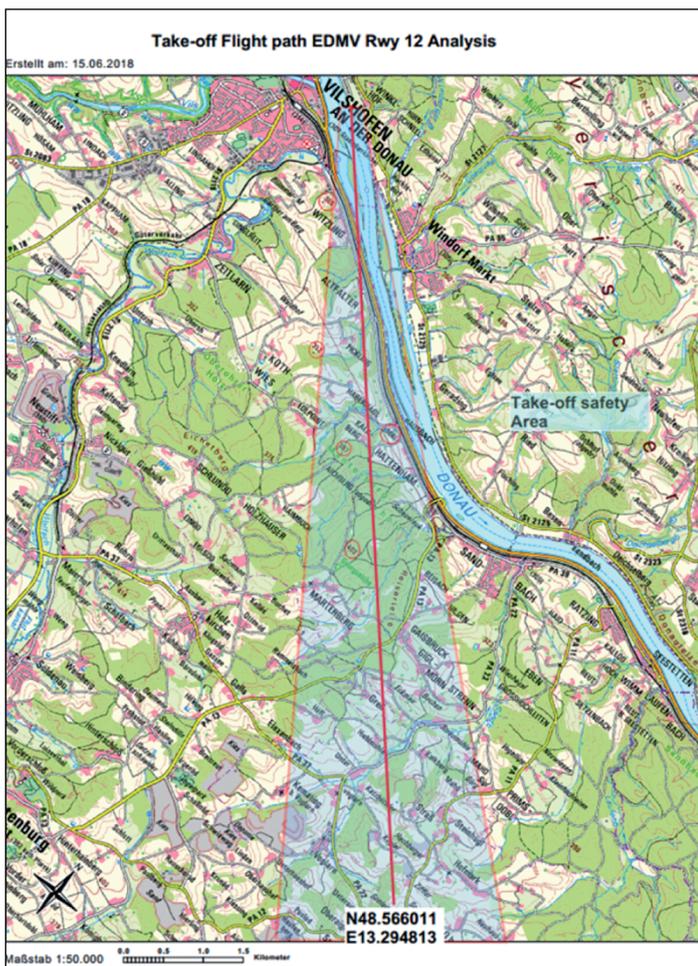


Abb. 6: Analyse Sicherheitskorridor für den Start

© Alois Bader

PRESSEMITTEILUNG

Pressemitteilung der Bezirksregierung
Münster Münster, 5. Juni 2020
Flughafen Dortmund will längere
Landebahn nutzen

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,
Ulrich Tückmantel, Pressesprecher

Flughafen Dortmund will längere Landebahn nutzen

Münster/Dortmund. Der Flughafen Dortmund will auf seiner Start- und Landebahn die sogenannte Landeschwelle um 300 Meter in Richtung Unna verlegen. Dadurch stünde dem Flughafen aus der Anflugrichtung Unna die volle Landebahnlänge von 2000 statt bislang 1700 Metern zur Verfügung. Entsprechende Antragsunterlagen hat der Flughafen am 29. Mai bei der Bezirksregierung Münster als zuständiger Luftverkehrsbehörde eingereicht.

Aktuell sind auf der Start- und Landebahn beidseitig in 300 Metern einwärts Landeswellen verlegt, so dass für eine Landung jeweils eine Bahnlänge von 1700 Metern zur Verfügung steht. Der Flughafen begründet die beantragte Schwellenverlegung in Richtung Unna mit der Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebs auch für neuere Flugzeuge bei widrigen Wetterverhältnissen.

Die Bezirksregierung Münster prüft nun zunächst die Vollständigkeit der Antragsunterlagen und entscheidet dann über das durchzuführende Verfahren.

ILA Goes Digital: Weltweit erste digitale Luft- und Raumfahrtmesse

- **Take-Off am Mittwoch, 13. Mai**
- **spannende Themen rund um Innovation, Leadership und Nachhaltigkeit**
- **#IlaGoesDigital, #AeroSpaceInsights #WeAreAviation**

Berlin, 12. Mai 2020 – Als älteste Luft- und Raumfahrtmesse der Welt steht die ILA seit jeher für Innovation und Leadership in dieser High-Tech-Industrie. In Zeiten, in denen aufgrund der Corona-Pandemie keine Großveranstaltungen stattfinden dürfen, geht die ILA neue Wege: Als weltweit erste digitale Luft- und Raumfahrtmesse wird die ILA ab dem 13. Mai spannende und zukunftsweisende Inhalte, die die Dynamik und Innovationskraft der Branche widerspiegeln, online zur Verfügung stellen. So wird die Faszination der Luft- und Raumfahrt auch aus der Ferne erlebbar: Bis Ende Juli stehen immer mittwochs die neuesten digitalen Inhalte auf der ILA Goes Digital-Website (ab Mittwoch, 13. Mai, online).

Das breite Themenspektrum greift die ILA-Kernthemen Innovation, Nachhaltigkeit und Digitalisierung auf, die die Treiber der Zukunftstechnologien der Luft- und Raumfahrt sind. Dabei geht es beispielsweise um den Weg zum klimaneutralen Fliegen, Smart Factory oder Cyber Security.

Ob für Entscheider aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, Vertreter von Unternehmen oder Nachwuchstalente und Luftfahrtfreunde – die ILA ist seit jeher Plattform zum Austausch von Ideen und zum Networking, um am Puls der technologischen Zukunft dieser Branche zu sein.

Diese wichtige Funktion erfüllt sie nun auch digital: Interviews

mit Branchenexperten, Webinare oder Präsentationen von technologischen Innovationen stehen ebenso wie das Matchmaking bei der ‚ILA Goes Digital‘ im Fokus. Unter den Hashtags #IlaGoesDigital, #AeroSpaceInsights und #WeAreAviation können die Teilnehmer mitdiskutieren und sich virtuell vernetzen.

Denn gerade in diesen schwierigen Zeiten ist der persönliche und fachliche Austausch wichtiger denn je, um Innovationen voranzutreiben und so die Zukunft der Luft- und Raumfahrt mitzugestalten.

Weitere Informationen finden Sie unter:

www.ila-berlin.de

Twitter: @ILA_Berlin

facebook.com/ILACareerCenter

facebook.com/ILABerlin

linkedin.com/showcase/ila-berlin

Amtsgericht Frankfurt am Main

Der Präsident

Presseinformation

8/2020 22. Mai 2020

Presseerklärung zur angekündigten Klagewelle von Rechtsdienstleistern gegen Luftverkehrsunternehmen

„Die Justiz darf nicht zu Inkassozwecken missbraucht werden.“ erklärt Vizepräsident Frank Richter zu der in mehreren Medienportalen erfolgten Ankündigung eines Dienstleistungsunternehmens zur Durchsetzung von Fluggastrechten in 20.000 Fällen gegen Luftverkehrsunternehmen Klagen bei Gericht einzureichen.

„Wir erwarten, dass sich Luftverkehrsunternehmen rechtstreu verhalten und deshalb nach eigener Auffassung bestehende gesetzliche Verpflichtungen zur Rückerstattung von stornierten Tickets erfüllen. Dies muss auch innerhalb der gesetzlichen Fristen erfolgen. Sofern eine klare gesetzliche Verpflichtung zur Zahlung besteht, sollten Gerichtsverfahren zur Feststellung eines Schuldverhältnisses eigentlich nicht erforderlich sein. Ein rein taktisches Hinauszögern bis zum Klageverfahren mag zwar auf legitimen wirtschaftlichen Erwägungen beruhen, belastet aber die knappen Ressourcen der Justiz in unnötiger Weise.“

Amtsgericht Frankfurt am Main

Der Präsident

Presseinformation

4/2020 31.03.2020

Kein Recht des Fluggastes auf eigenmächtiges Upgrade bei fehlender Reservierung seiner Sitzplätze

Das Amtsgericht Frankfurt am Main hat entschieden, dass ein Fluggast keinen Anspruch auf Sitzplätze in der Business Class hat, wenn die von ihm unter Aufpreis reservierten speziellen Plätze in der Economy Class von der Fluggesellschaft nicht zur Verfügung gestellt werden können (Urt. v. 03.09.2019, Az.: 29 C 2618/19 (44)).

Im zugrunde liegenden Fall buchte der Kläger bei der Beklagten Economy-Class-Flüge, wobei ihm besonders wichtig war, dass sein Platz an Bord neben dem seiner Ehefrau und seines Sohnes liegen sollte. Deshalb reservierte er aufeinander folgende „XL-Sitze“ und einen Fensterplatz gegen zusätzliche Reservierungskosten i.H.v. insgesamt EUR 359,94. Drei Tage vor Abflug bemerkte der Kläger jedoch, dass die maßgeblichen Plätze nicht zur Verfügung stehen und nahm Kontakt mit der Beklagten auf. Da er hierbei erfolglos blieb, buchte der Kläger die Tickets eigenständig auf die Kategorie Business Class um, wofür er weitere EUR

350,00 pro Person zahlte. Die Beklagte schrieb dem Kläger im weiteren Verlauf lediglich die Hälfte der Reservierungskosten gut und erkannte die zweite Hälfte im Rahmen des Rechtsstreits an. Der Kläger nahm die Beklagte deshalb in Höhe seiner weiteren Mehrkosten für die Umbuchung sowie im Hinblick auf vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten in Anspruch.

Das Amtsgericht Frankfurt hat der Klage nur hinsichtlich eines Teils der Anwaltskosten stattgegeben und sie im Übrigen abgewiesen. Zur Begründung führte es aus, dass die Beklagte dadurch, dass sie die reservierten Plätze nicht zur Verfügung stellte, zwar schuldhaft eine Pflicht aus dem zwischen den Parteien geschlossenen Luftbeförderungsvertrag verletzt habe. Jedoch umfasse der dem Kläger entstandene Schaden nicht mehr als die bereits erstatteten Reservierungskosten. Bei der Beförderung im Rahmen der Business Class handele es sich – insbesondere mit Blick auf die Verpflegung und den Service an Bord – um eine andere als die geschuldete Leistung. Die eigenmächtige Umbuchung des Klägers stelle eine durch das allgemeine Leistungsstörungenrecht so nicht vorgesehene und deshalb nicht erstattungsfähige Selbstvornahme dar.

Die Entscheidung ist rechtskräftig und kann auf der Homepage des Gerichts unter www.ag-frankfurt-justiz.hessen.de „Entscheidung des Monats“ abgerufen werden.

Im Namen des Volkes Teilanerkennnis- und Schlussurteil wird aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 03.09.2019 für Recht erkannt:

Kläger

Beklagte

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 179,97 nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16.11.2018 zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, EUR 83,54 an vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 25.07.2019 zu zahlen.
3. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
4. Die Kosten des Rechtsstreits haben der Kläger zu 80% und die Beklagte zu 20% zu tragen.

EU_CU_01.DOTX - Urteil - ZP 11 - Urteil - 04.15

5. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils vollstreckbaren Betrags abwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags leistet.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Erstattung von Kosten für die Umbuchung eines Flugs von der Economy Class in die Business Class.

Der Kläger buchte Anfang 2018 für sich, seine Ehefrau und seinen Sohn bei der Beklagten einen Flug nach Kilimanjaro und zurück in der Economy Class für den 10.10.2018 (Hinreise) und den 23.10.2018 (Rückreise). Die Reise stellte ein Abiturgeschenk für den Sohn dar; daher war es dem Kläger wichtig, in dem Flugzeug drei Sitze nebeneinander zu buchen, nämlich zwei XL-Sitze und einen Fensterplatz.

In der Buchungsbestätigung der Beklagten sind die Sitzplatzreservierungen auch aufgeführt (Anlage K 1, Bl. 5 d.A.).

Die Beklagte berechnete für die Sitzplatzreservierungen insgesamt EUR 359,94.

In der Buchungsbestätigung sicherte die Beklagte dem Kläger zu, dass sie ihm an die hinterlegte Handynummer eine SMS senden werde, falls sich irgendetwas ändere.



Flugzeuge Parken auf Startbahn Northwest wegen Corona Krise in Frankfurt

Die Lufthansa hat damit begonnen, in der Corona-Krise überflüssige Flugzeuge am Frankfurter Flughafen zu parken. Auf der Landebahn Northwest, die seit Montagfrüh gesperrt ist, stellt die Airline nicht benötigte Jets ab. Zunächst seien acht Flugzeuge geparkt worden, sagte ein Lufthansa-Sprecher. Ziel sei es, möglichst viele Jets platzsparend quer zu Fahrtrichtung auf der Landebahn unterzubringen.



Drei Tage vor dem Abflug, am 07.10.2018, bemerkte der Kläger, dass die gebuchten Sitzplätze nicht zur Verfügung standen. Die Beklagte hatte für den Kläger und seine Familie weder XL- Sitze noch einen Fensterplatz noch überhaupt zusammenhängende Sitze reserviert.

Der Kläger wandte sich über die Hotline an die Beklagte. Zunächst wurde ihm von einem Mitarbeiter erklärt, dass ein kostenloses Upgrade möglich sei, was der Kläger aber mit der Kundenbetreuung zu besprechen habe. Daraufhin sendete der Kläger am 08.10.2018 eine email an die Beklagte, in der er die Umbuchung beanstandete und die Bereitstellung der gebuchten und bezahlten Sitzplätze verlangte (Anlage K 3, Bl. 6 d.A.). Auf diese email erhielt der Kläger bis zum Abflug keine Antwort der Beklagten.

Im Rahmen eines weiteren Anrufs des Klägers bei der Beklagten erhielt der Kläger von einem Mitarbeiter der Hotline die Auskunft, dass die gebuchten Sitzplätze nicht mehr zur Verfügung stünden und der Kläger sich damit abzufinden habe.

Bei einem letzten Anruf des Klägers bei der Hotline erhielt er von einer anderen Mitarbeiterin die Zusicherung, dass ein entscheidungsberechtigter Mitarbeiter ihn zurückrufen werde. Dieser Rückruf ist nie erfolgt.

Der Kläger buchte daraufhin am Abend des 08.10.2018 die Flüge selbst auf die Business Class um. Hierfür musste der Kläger pro Person EUR 350,00, insgesamt mithin EUR 1.050,00 zahlen. Die Beklagte schrieb dem Kläger im Rahmen der Endabrechnung einen Teilbetrag von EUR 179,97 der ursprünglichen Sitzplatzreservierungskosten gut.

Die Mehrkosten für den Kläger betragen letztlich EUR 870,03.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 30.10.2018 forderte der Kläger die Beklagte zur Zahlung von EUR 870,03 bis zum 16.11.2018 auf. Der Kläger ist der Ansicht, dass die Beklagte gegen die Hauptpflichten ihres Vertrags verstoßen habe und daher schadensersatzpflichtig sei. Er ist weiter der Ansicht, dass der Aufpreis von ihm für eine Leistung gezahlt wurde, zu der die Beklagte aufgrund des abgeschlossenen Vertrags verpflichtet war und für die der Kläger schon Monate zuvor gezahlt hatte. Es habe für ihn keine andere Möglichkeit gegeben als in die Business Class umzubuchen, um sicherzustellen, drei zusammenhängende Sitze zu bekommen. Es spiele auch keine Rolle, dass er in eine höhere Beförderungsklasse umbuchte. Ein finanziell messbarer Vorteil sei nicht erkennbar. Ein theoretischer Vorteil des Klägers durch die Umbuchung werde durch den Ärger und die Aktivitäten vor dem Abflug bei weitem überkompensiert.

Der Kläger beantragt,

1. Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger EUR 870,00 nebst 5% Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 16.11.2018 zu zahlen.
2. Die Beklagte wird verurteilt, EUR 147,56 an vorgerichtlichen Auslagen nebst Zinsen in Höhe von 5%-Punkten über dem Basiszinssatz seit Rechtshängigkeit an den Kläger zu zahlen.

Die Beklagte hat in Höhe eines Teilbetrags von EUR 197,97 nebst Zinsen die Klageforderung anerkannt.

Die Beklagte beantragt im Übrigen, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte ist der Ansicht, dass sie die durch die Umbuchung in die Business Class verursachten Kosten nicht zu ersetzen habe, da die Beförderung in der Business Class vertraglich nicht geschuldet war. Es handele sich um eine freiwillige Vermögensseinbuße des Klägers. Die Klageschrift wurde der Beklagten am 24.07.2019 zugestellt. Entscheidungsgründe

Die zulässige Klage ist teilweise begründet.

Die Beklagte war in Höhe von EUR 179,97 nebst Zinsen ihrem (Teil-) Anerkenntnis gemäß zu verurteilen, § 307 ZPO.

Im Hinblick auf die weitergehende Hauptforderung ist die Klage

unbegründet, im Hinblick auf die Nebenforderung ist die Klage teilweise begründet.

Dem Kläger steht kein Anspruch auf Zahlung eines weiteren Betrags in Höhe von EUR 690,03 zu (EUR 890,00 – EUR 179,97) gegen die Beklagte zu.

Ein solcher Anspruch ergibt sich insbesondere nicht aus §§ 281 Abs. 1 Satz 1, 280 Abs. 1 BGB. Denn die von dem Kläger begehrte Leistung ist von der Rechtsfolge des § 281 Abs. 1 Satz 1 – Schadensersatz statt der Leistung – nicht gedeckt.

Zwar hat die Beklagte eine Pflicht aus dem zwischen den Parteien geschlossenen Luftbeförderungsvertrag verletzt, indem sie dem Kläger sowie dessen Mitreisenden nicht – wie vertraglich

vereinbart – die gebuchten Sitzplatzreservierungen sowie die beiden gebuchten XL-Sitze zur Verfügung gestellt hat.

Die Pflichtverletzung war auch schuldhaft, § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB. Die Beklagte hat nicht vorgetragen, dass kein Verschulden vorlag.

Eine vorherige Fristsetzung war nach § 281 Abs. 2 BGB entbehrlich, da die Beklagte dem Kläger durch ihre Mitarbeiter der Kundenhotline in den Telefonaten am Abend des 08.10.2018 zu verstehen gegeben hat, dass Sitzplätze nicht mehr zur Verfügung stehen. Dies ist als ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung zu verstehen.

Jedoch sind die geltend gemachten Kosten für die Umbuchung auf eine Beförderung in der Business Class nicht im Wege des Schadensersatzes statt der Leistung im Sinne des § 281 BGB zu ersetzen. Der Anspruch aus § 281 BGB soll den durch die Nichterfüllung entstandenen Schaden ausgleichen. Er ist auf das positive Interesse des Gläubigers gerichtet, d.h. dieser ist so zu stellen, wie er stehen würde, wenn der Schuldner den Vertrag ordnungsgemäß erfüllt hätte (BGH, Urteil vom 11.02.2009 – AZ: VIII ZR 328/07, Tz. 20, zitiert nach juris; BGH, Urteil vom 27.05.1998 – AZ: VIII ZR 362/96, Tz. 17, zitiert nach juris; Erman/Westermann, BGB, 15. Aufl. 2017, § 281 BGB, Rn. 23; Palandt/Grüneberg, 77. Auflage 2018, § 281 Rn. 17 m.w.N.). Wenn die Beklagte den geschlossenen Luftbeförderungsvertrag ordnungsgemäß erfüllt hätte, wären der Kläger und seine Mitreisenden in der Economy Class mit reservierten Plätzen und zwei XL-Sitzen auf den gebuchten Flügen befördert worden. Den durch die (teilweise) Nichtleistung (die Beförderungsleistung ist erbracht worden) entstandenen Schaden hat die Beklagte bereits teilweise ausgeglichen bzw. teilweise anerkannt, dies zu tun.

Denn nach der sog. Surrogationstheorie tritt an die Stelle der geschuldeten Leistung ihr Wert (Ermann/Westermann, a.a.O.). Der Wert für die Sitzplatzreservierungen sowie die beiden XL- Sitze in der Economy Class betrug hier insgesamt EUR 359,94. Dies war der Preis, den der Kläger aufgrund der ursprünglichen Buchung der Flüge am 09.03.2018 (Anlage K2, Bl. 5 d.A.) entrichtet hat. Die Beklagte hatte bereits durch die Gutschrift von EUR 179,97 in der Endabrechnung die Hälfte jenes Preises an den Kläger geleistet. Die andere Hälfte, weitere EUR 179,97, sind durch das abgegebene Teilerkenntnis abgedeckt.

Auch nach der (nach Wahl des Gläubigers alternativ anzuwendenden) Differenztheorie (Palandt/Grüneberg, a.a.O.) ergibt sich kein weitergehender ersatzfähiger Schaden. Hiernach bedarf es zur Schadensberechnung eines Vergleichs der Vermögenslage, die bei ordnungsgemäßer Erfüllung eingetretenen und der durch die Nichterfüllung tatsächlich entstandenen Vermögenslage. Die Differenz beträgt hier EUR 359,94, welche, wie oben ausgeführt, kompensiert ist.

Die Kosten, die durch die von dem Kläger vorgenommene Um-

buchung in die Business Class entstanden sind, sind nicht als Schadensersatz statt der Leistung anzusehen. Denn durch die Beförderung in der Business Class haben der Kläger und seine Mitreisenden eine andere Leistung erhalten. Die Beförderung in der Business Class ist eine gänzlich andere Leistung als die Beförderung in der Economy Class mit XL-Sitzen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Verpflegung und den Service an Bord.

Die Motivation des Klägers für die vorgenommene Umbuchung, der Wunsch des Zusammensitzens und der Wunsch nach zwei größeren Sitzplätzen, ist nachvollziehbar. Aus § 281 BGB folgt jedoch kein Recht zur Selbstvornahme, sondern nur die Pflicht zum Schadensersatz in dem dargestellten Umfang.

Ein Recht zur Selbstvornahme im allgemeinen Leistungsstörungsrecht gibt es nicht.

Ein Anspruch aus §§ 631, 634 Nr. 2, 637 BGB auf Ersatz der durch eine Selbstvornahme entstandenen Aufwendungen scheitert daran, dass die werkvertraglichen Mängelrechte vor Abnahme des Werks, d.h. hier des Flugs, nicht anwendbar sind.

Weitere Anspruchsgrundlagen sind nicht ersichtlich.

Der Kläger hat jedoch einen Anspruch auf Ersatz der vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Höhe von EUR 83,54 aus § 280 Abs. 1 BGB.

Denn, wie bereits ausgeführt, hat die Beklagte eine Pflicht aus dem zwischen den Parteien bestehenden Schuldverhältnis verletzt, indem sie dem Kläger und seinen Mitreisenden entgegen der vertraglichen Vereinbarung die gebuchten Sitzplatzreservierungen nicht zur Verfügung gestellt hat.

Die Pflichtverletzung war auch schuldhaft, § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB.

Die entstandenen Rechtsanwaltskosten stellen einen adäquat-kausalen Schaden der Pflichtverletzung dar. Der Kläger war insbesondere nicht gehalten, zunächst selbst den von der Beklagten zu leistenden Schadensersatz geltend zu machen. Denn die Beklagte hat nicht einmal auf das vorgerichtliche Anwaltsschreiben reagiert, sondern erst im Prozess den bestehenden Schadensersatzanspruch in Höhe von EUR 179,97 anerkannt. Dies zeigt, dass sie auf eine vorgerichtliche Geltendmachung durch den Kläger selbst erst Recht nicht reagiert hätte.

Der Höhe nach besteht der Anspruch aus einer 1,3 Geschäftsgebühr nach VV RVG Nr. 2300 aus dem Gegenstandswert von EUR 179,97, mithin EUR 58,50 zuzüglich der Pauschale nach VV RVG Nr. 7002 in Höhe von EUR 11,70 zuzüglich 19% Umsatzsteuer (EUR 13,34), insgesamt EUR 83,54. Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288 Abs. 1, 291

BGB. Die Kostenentscheidung folgt aus § 92 Abs. 1 Satz 1 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO (Vollstreckung durch die Beklagte) und auf §§ 708 Nr. 11, 711, 713 ZPO (Vollstreckung durch den Kläger). Rechtsbehelfsbelehrung

Diese Entscheidung kann mit der Berufung angefochten werden. Sie ist innerhalb einer Notfrist von einem Monat einzulegen bei dem Landgericht Frankfurt am Main, Gerichtsstraße 2, 60313 Frankfurt am Main.

Die Frist beginnt mit der Zustellung der in vollständiger Form abgefassten Entscheidung. Die Berufung ist nur zulässig wenn der Wert des Beschwerdegegenstands EUR 600,00 übersteigt oder das Gericht die Berufung zu diesem Urteil zugelassen hat.

Zur Einlegung der Berufung ist berechtigt, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist. Die Berufung wird durch Einreichung einer Berufungsschrift eingelegt. Die Berufung kann nur durch einen Rechtsanwalt eingelegt werden.

Darüber hinaus kann die Kostenentscheidung isoliert mit der sofortigen Beschwerde angefochten werden. Sie ist innerhalb einer Notfrist von zwei Wochen bei dem Amtsgericht Frankfurt am Main, Gerichtsstraße 2, 60313 Frankfurt am Main oder dem Landgericht Frankfurt am Main, Gerichtsstraße 2, 60313 Frankfurt am Main einzulegen. Die Frist beginnt mit der Zustellung der Entscheidung.

Die sofortige Beschwerde gegen die Kostenentscheidung ist nur zulässig, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes EUR 200 und der Wert des Beschwerdegegenstandes in der Hauptsache EUR 600 übersteigt. Beschwerdeberechtigt ist, wer durch diese Entscheidung in seinen Rechten beeinträchtigt ist.

Die Beschwerde wird durch Einreichung einer Beschwerdeschrift oder zur Niederschrift der Geschäftsstelle der genannten Gerichte eingelegt. Sie kann auch zur Niederschrift der Geschäftsstelle eines jeden Amtsgerichts erklärt werden, wobei es für die Einhaltung der Frist auf den Eingang bei einem der genannten Gerichte ankommt. Sie ist von dem Beschwerdeführer oder seinem Bevollmächtigten zu unterzeichnen. Die Beschwerde muss die Bezeichnung des angefochtenen Beschlusses sowie die Erklärung enthalten, dass Beschwerde gegen diesen Beschluss eingelegt wird. Soll die Entscheidung nur zum Teil angefochten werden, so ist der Umfang der Anfechtung zu bezeichnen. Die Beschwerde soll begründet werden.

... Richterin am Amtsgericht

Impressum:

Herausgeber:

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart

Tel. +49 711 4792250 Mobil +49 172 7135847

E-Mail: gs@luftfahrt-sv.de / 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 Rachel 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. mit freundlicher Unterstützung von Ulla Barthold

Druck: Bader Druck GmbH

Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2020

Verbreitete Auflage: 4.000 Stück

Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Ein Rangierschaden in der Flugzeughalle kann teuer werden



Ein Erfahrungsbericht aus der Sachverständigenpraxis

Claus-Dieter Bäumer

In Zeiten der Corona-Pandemie ist die Luftfahrt praktisch am Boden – die Auftragslage für Luftfahrtsachverständige ist in Folge dessen praktisch gleich „NULL“, wenn es nicht „mitfühlende“ Piloten gäbe, die es fertig bringen, Schäden durch Rangieren in der Flugzeughalle zu produzieren:



Abb. 1: Blick frontal in die Flugzeughalle. Die Spannweite des Kiebitz-B füllt fast die ganze Hallentorbreite aus. Beim Rangieren wurde der rechte Randbogen des oberen Flügels sowie zwei Streben im Bereich Rumpfanschluss des Flügels beschädigt. Foto: CDB

In einer Flugzeughalle brauchte ein Mieter Platz für die Arbeiten an seinem UL. Im Wege stand ein weiteres UL vom Typ Kiebitz – B. Dieser Typ wird allgemein von Selbstbauern der UL-Szene nach Plänen von Michael Platzer gefertigt und ähnelt im Aussehen und Größe den Doppeldeckerflugzeugen Stampe bzw. Tigermoth. Es fliegen inzwischen mehrere Hundert von diesem Typ.

Nun kommt das Teure bei der bevorstehenden Reparatur: Das Bespannmateriale ist Ceconite 101

Das hat zur Folge, dass nach den Reparaturvorgaben des Ceconite Procedure Manuals 101 sowie weitere Vorschriften der FAA und des LBA der ganze obere Tragflügel neu zu bespannen ist. Weiterer Grund für diese Maßnahme sind die Risse in den beiden Streben, die darauf hinweisen, dass der Flügel möglicherweise verzogen ist. Das Verarbeiten des Ceconite Bespannsystems ist sehr aufwändig. Es gibt Werften, die trotz sehr viel Erfahrung im Umgang mit diesem Bespannsystems Fehler gemacht haben: es lösten sich plötzlich Flugzeugbe-

spannungen im Fluge ab, weil fehlerhaft geklebt bzw. fehlerhaft genäht wurde.

Fazit

Die Reparatur des „Kratzers“ wird insgesamt teuer, weil das Bespannen mit Ceconite 101 sehr zeitaufwändig ist. Der bei der Reparaturwerft angeforderte Kostenvoranschlag lag beim Schreiben dieses Artikels noch nicht vor.

Da es sich um einen Haftpflichtschaden handelt, wird der Versicherer einen Abzug „Neu für Alt“ vornehmen. Die Bespannung des beschädigten UL war zum Schadenszeitpunkt 10 Jahre alt und sehr gut erhalten.

(Ceconite gibt für normal belastete Bespannungen eine Lebensdauer von 25 Jahren vor – bei geringer Belastung sogar erheblich mehr.)

© Claus-Dieter Bäumer
Fotos: Claus-Dieter Bäumer



Abb. 2: Rechter Randbogen – Bespannstoff ist durchgescheuert Foto: CDB



Abb. 3: Rechte Strebe gerissen Foto: CDB



Abb. 4: Beide Risse sind in Richtung rechter Randbogen entstanden. Das erhärtet die Vermutung, dass durch den Hebelarm Randbogen-> Streben (ca. 3,8 – 4,4 Meter) erhebliche Torsionskräfte gewirkt haben. Foto: CDB



Abb. 5: Beispiel einer fehlerhaft gefertigten Neubespannung nach der HOLM-LTA an einer DR 400. Der Pilot (Testpilot von Airbus und Fluglehrer konnte das Flugzeug dennoch sicher landen) Foto: CDB



**Flugmotoren-Reparatur
Dachsel GmbH**

EASA - 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



Photographer: Oliver Roesler

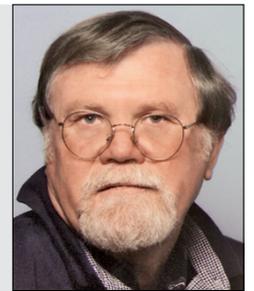
... Nur für Sie gehen
wir in die Luft ...



Heli Austria GmbH
A-5600 St. Johann im Pongau, Heliport
Tel. +43 (0)6462 - 4200

Die Verkehrswende hat begonnen! Wirklich?

Werner Fischbach



Eigentlich mutet es wie ein Treppenwitz der Geschichte an. Was Greta Thunberg und ihre Mitstreiter und Mitstreiterinnen mit ihrem Versuch, die Menschen vom Fliegen abzuhalten, nicht so richtig geschafft haben, ist dagegen einem kleinen und nicht sichtbaren Virus gewissermaßen im Handumdrehen gelungen. Die Fluggesellschaften haben ihre Flugpläne auf ein absolutes

Natürlich ist Greta Thunberg und den Aktiven der „Fridays for Future (FFf)“-Bewegung durchaus klar, dass die Zahl der Flüge nach Beendigung der Corona-Krise wieder zunehmen wird und die Umweltfragen dann wieder auf die Tagesordnung kommen. Doch bis dahin gilt es, das Thema Umweltschutz und Verkehrswende im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu halten. Das ist nicht



Abb. 1: "We say good bye" - Verabschiedung des letzten Air Berlin - Flugs in Stuttgart (Foto: Bianca Renz).

Minimum eingeschränkt oder haben den Betrieb ganz eingestellt. Am Himmel sind kaum noch Flüge zu sehen und in den Terminals der Flughäfen herrscht gähnende Leere. Dazu kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass die wichtigste Aufgabe der Lufthansa und der Condor in der Rückholung von an fernen Gestaden gestrandeten Urlaubern lag. Dagegen hat die Luftfracht einen Boom zu verzeichnen. Was unter anderem auch daran liegt, dass eigentlich ein Großteil der Fracht in den Unterflurräumen von Passagierflugzeugen befördert wird. Doch die stehen sich nun an diversen Flughäfen die Fahrwerke in den Bauch. Nun sind die „Nur-Frachter“ wieder gefragt; Lufthansa Cargo hat die Ausmusterung ihrer MD-11-Frachter erst einmal auf das Ende dieses Jahres verschoben.

ganz einfach; Corona ist das alles beherrschende Thema. Aber nun kommt ihnen die „Allianz-pro-Schiene“ zur Hilfe, die am 14. April feststellte, dass die Verkehrswende Gestalt annehme. „Die Bahn“, so Allianzgeschäftsführer Dirk Flege, „gewinnt im langfristigen Vergleich an Kundenzuspruch, das Flugzeug als Verkehrsträger mit einer besonders hohen Klimabelastung verliert.“ Und so Flege weiter: „Die Statistiken zeichnen ein klares Bild: Die Verkehrswende nimmt Gestalt an. Der innerdeutsche Flugverkehr befand sich auch vor der Corona-Krise im Sinkflug.“

Ist das die Verkehrswende?

Bekanntlich hören oder lesen wir Menschen vornehmlich das, was wir gerne hören oder lesen wollen. Wobei es vielleicht sinn-

voll ist, dieses „hören“ und „lesen“ durch „zur Kenntnis nehmen“ zu ersetzen. Dass diese Botschaften oftmals auch Dinge enthalten, die uns weniger gefallen, nehmen wir nicht oder nur so am Rande wahr. So darf es nicht weiter verwundern, dass die „Allianz-pro-Schiene“ bestimmte Zahlen und Daten, die ihrer Ansicht entsprechen, ganz besonders zu Kenntnis nimmt und sie auch in ihrem Sinne herausstellt. Um nicht missverstanden zu werden – ein derartiges Verhalten ist nachzuvollziehen und sollte auch nicht als Vorwurf gegenüber der jeweiligen Organisati-

einer schwächelnden Weltkonjunktur geringer ausfiel als in den Jahren zuvor. Dass es dabei den innerdeutschen Luftverkehr besonders getroffen hat, lag wohl auch im „Marktaustritt“ (eine wunderschöne Umschreibung für eine Pleite) der Air Berlin begründet. Auf vielen Strecken hatte sich der Konkurrent der Lufthansa bzw. der Lufthansatöchter Germanwings und Eurowings verabschiedet und die Preise konnten wieder anziehen.

Kann man dies als Verkehrswende bezeichnen? Ganz sicherlich nicht. Denn wenn, wie die „Allianz-pro-Schiene“ prognostiziert, „die Bundesbürger im langfristigen Vergleich immer stärker auf die klimaschonende Eisenbahn“ setzen, dann müsste der Rückgang bei den innerdeutschen Flugpassagieren wesentlich höher ausgefallen sein. Schließlich hat die Zahl der Bahnreisenden um 20 Mio. zugenommen, während die Zahl der innerdeutschen Flugreisenden lediglich um 200 000 zurückgegangen ist. Wo ist dieser Zuwachs bei der Bahn hergekommen? Vom Flugverkehr sicherlich nicht oder nur zu einem sehr geringen Prozentsatz. Vielleicht ist es, was ihr zu wünschen wäre, der Bahn gelungen, zusätzliche Menschen zu



Abb. 2: Der „Marktaustritt“ Air Berlins hat zum Rückgang der innerdeutschen Passagierzahlen geführt (Foto: W. Fischbach)

on verstanden werden. Pressearbeit ist nicht der Verkündung der Wahrheit verpflichtet; ihre Aufgabe ist vielmehr, ihre Organisation, Behörde oder Firma und deren Standpunkt möglichst positiv darzustellen (das ist bei der Lufthansa oder beim BDL auch nicht anders als bei der „Allianz-pro-Schiene“). Wie sagte der ehemalige chinesische Außenminister Li Zhaoxing: „Wofür jemand steht, hängt davon ab, wo er sitzt!“ Und hier kommt dann die Presse ins Spiel. Ihr ist es dann vorbehalten, diese Aussagen kritisch zu hinterfragen. Auch wenn das Herz des einen oder anderen Journalisten für eben diese Sache schlägt. Die „Allianz-pro-Schiene“ beruft sich auf die Zahlen des Statistischen Bundesamts, was natürlich die Solidität der Aussagen untermauert. Was dabei irgendwie unterschlagen wird (was jedoch nicht dem Statistischen Bundesamt vorgeworfen werden kann) ist die Tatsache, dass es sich dabei lediglich um den Vergleich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern der letzten fünf Jahre handelt.

Danach reisten 2014 nahezu 178 Millionen Menschen innerhalb Deutschlands. Dabei fielen 131,4 Mio. auf die Bahn, 23,3 Mio. auf das Flugzeug und 23,2 Mio. auf den Fernbus. Fünf Jahre (2019) später hat sich die Zahl der Reisenden auf 196 Mio. erhöht. Dabei konnte die Bahn mit 20 Millionen Passagieren den höchsten Zuwachs erzielen. Der Rückgang bei den innerdeutschen Flügen betrug 200 000 Reisende, während der umweltschonende Fernbusverkehr zwei Millionen verlor. Dabei sollte nicht vergessen werden, dass der Luftverkehr bis zum letzten Quartal des Jahres 2019 durchaus boomte. Erst dann ging die Zahl der Flüge zurück, so dass das Wachstum dank

einer oder mehreren Bahnreisen zu überreden? Oder sind sie angesichts der Klimadiskussion vom Auto auf die Bahn umgestiegen? Darüber gibt die „Allianz-pro-Schiene“ keine Auskunft, wobei sie den Individualverkehr (Auto) in ihrem Zahlenwerk erst gar nicht aufgenommen hat. Hat sich die Allianz da etwas schön gerechnet, um damit dem Luftverkehr den Schwarzen Peter zuweisen und ihre Forderungen gegenüber der Politik untermauern zu können? Was an unseren Dichtern Johann Wolfgang von Goethe erinnern würde: „Der denkende Mensch hat die wunderliche Eigenschaft, dass er an die Stelle, wo das unaufgelöste Problem liegt, gern ein Fantasiebild hinfabelt.“

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

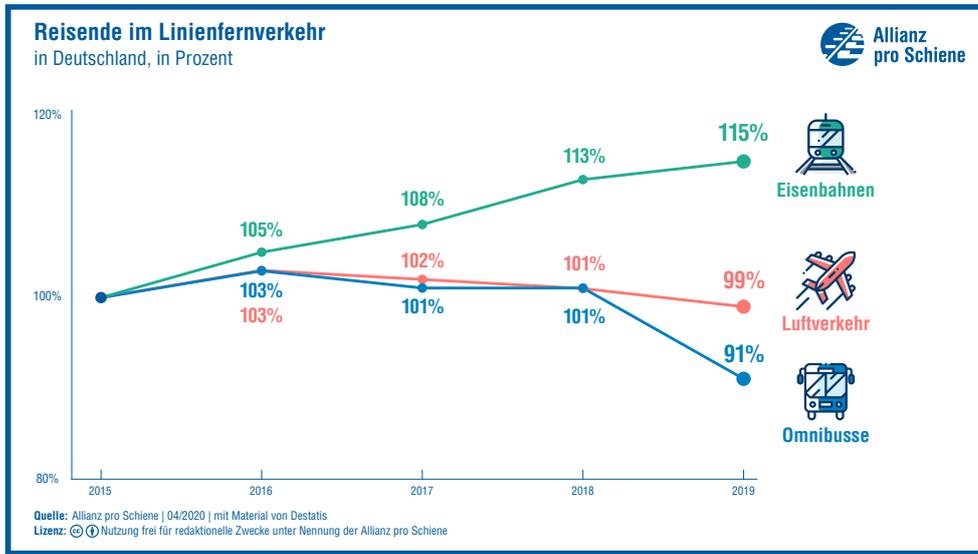
www.mt-propeller.com



Luftfahrt nach Corona

Zur Zeit befindet sich die Luftfahrt in einem desolaten Zustand. Wie lange dies noch anhalten wird, kann niemand sagen. Niemand weiß, ob und wie das Coronavirus besiegt sein wird und wie lange es noch dauert, bis ein effektiver Impfstoff gefunden ist. Eines wird man jedoch mit einiger Sicherheit vorhersagen können: die Luftfahrt wird sich zumindest zu

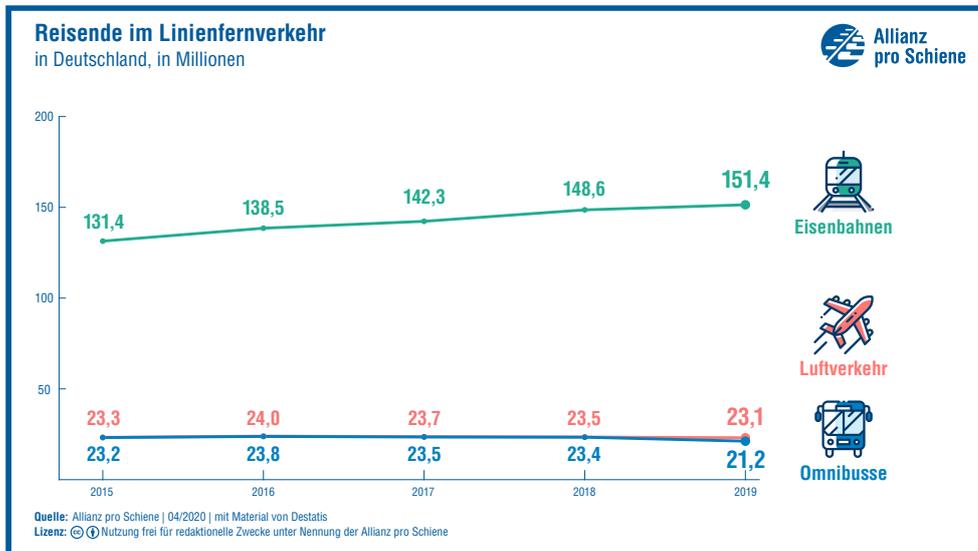
erholen, entschließen, wenn er befürchten muss, nach der Ankunft erst einmal 14 Tage in Quarantäne gesteckt zu werden. Ganz sicher wird jedoch erneut die Frage gestellt, ob der innerdeutsche Flugverkehr der Umwelt viel zu sehr schadet und er eigentlich abgeschafft werden sollte. Doch ganz abgesehen von der Tatsache, dass im Jahr 2018 lediglich 24 Millionen Passagiere einen innerdeutschen Flug in Anspruch nahmen (was



Beginn eines Neuanfangs anders darstellen als noch vor der Krise. Wobei sich die Frage stellt, welche Fluggesellschaften überleben werden. Einige haben bereits zu Beginn der Krise aufgegeben – FlyBe und bmi Express aus dem Vereinigten

etwa 11% sämtlicher Passagiere entsprach), nutzte die Masse von ihnen diesen Flug, um an Drehkreuzen wie Frankfurt oder München auf einen weiteren Flug umzusteigen. Auf der Strecke von Stuttgart nach Frankfurt waren es 96%, von Nürnberg nach München 97%. Sollten diese Zubringerflüge nicht mehr durchgeführt werden, dann wären diese Passagiere auf die Bahn angewiesen. Oder würden ihr Auto nehmen. Was viele aufgrund der horrenden Parkgebühren am Flughafen Frankfurt möglichst vermeiden wollen. Anzunehmen ist, dass sie dann eben ein Drehkreuz im nahen Ausland nutzen würden. Von Stuttgart nach Zürich fliegt man

auch nicht länger als nach Frankfurt und von Bremen kommt man ebenso schnell nach Amsterdam wie nach Frankfurt oder München. Der Umwelt wäre dadurch wenig geholfen. Doch auch andere innerdeutsche Verbindungen haben ihre Berech-



Königreich gehören ebenso dazu wie Braathens Regional Airways aus Skandinavien oder LGW aus Deutschland. Lufthansa scheint die Krise genutzt haben, um ihrer Tochter Germanwings den Laufpass zu geben. Und sie selbst, eigentlich eine solvente und starke Airline, dürfte ohne staatliche Hilfe nicht überleben (Ende April hat die französische Regierung der Air France und die niederländische der KLM finanziell unter die Arme gegriffen).

So sehr sich umweltbewegte Interessengruppen daran stören werden – der Neustart wird mit dem innerdeutschen Luftverkehr durchgeführt werden müssen. Weil internationale Flüge nur dann operieren können, wenn die Flugzeuge in den jeweiligen Ländern auch landen können. Dazu wird wohl niemand zu einem Flug zu einem ausländischen Geschäftspartner oder um sich an den Warmwasserzielen rund ums Mittelmeer zu

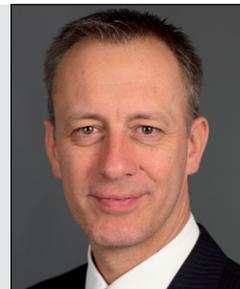
fraglich. Statt eines A320 werden dann eben kleinere Flugzeugmuster wie Canadairjets CRJ900 oder Embraer E-190 eingesetzt. Zu der gewünschten Verkehrswende wird dies wohl kaum führen. Eine bessere Zusammenarbeit zwischen der Schiene und dem Luftverkehr sowie die Entwicklung nachhaltiger Biotreibstoffe dürften wohl der bessere Weg sein.

Denn wenn ein Stuttgarter Geschäftsmann um 09:00 Uhr einen Termin in Berlin wahrnehmen muss oder ein anderer in Bremen zur selben Zeit in München eintreffen soll, dann würde er dies mit der Bahn sicherlich nicht schaffen. Er wird dann eben das Flugzeug nehmen. Wie sich dieser innerdeutsche Luftverkehr nach der überstandenen Coronakrise entwickeln wird, ist schwer vorherzusagen. Gut möglich ist, dass sich der Charme des „Home-Offices“ und der Videokonferenzen weiter durchsetzen wird und innerdeutsche Flüge deshalb weniger nachgefragt werden. Ob dadurch jedoch weniger Flüge durchgeführt werden, ist

fraglich. Statt eines A320 werden dann eben kleinere Flugzeugmuster wie Canadairjets CRJ900 oder Embraer E-190 eingesetzt. Zu der gewünschten Verkehrswende wird dies wohl kaum führen. Eine bessere Zusammenarbeit zwischen der Schiene und dem Luftverkehr sowie die Entwicklung nachhaltiger Biotreibstoffe dürften wohl der bessere Weg sein.

© Werner Fischbach

Wertermittlung einer Diamond DA40-180 mit dem Baujahr 2004



Michael Orf

Auftraggeber: Luftsportverein Diehl-Aircabin e.V. 88471 Laupheim

Zweck und Zielsetzung dieses Gutachtens

Dieses Gutachten wurde vom Luftsportverein Diehl-Aircabin welcher am Flugplatz Laupheim stationiert ist, beauftragt.

Das Flugzeug Diamond DA40-180 wird zur Pilotenschulung und für Vereinsflüge genutzt. Eine Vercharterung (Vermietung an Nicht-Mitglieder) ist nicht beabsichtigt.

Ziel dieses Gutachten soll es sein, eine momentane Wertermittlung des vereinseigenen Flugzeugs mit Stand April 2018 zu erhalten.

Autor des Gutachtens: Dipl.-Ing. Michael Orf

Flugmotorenwart in einem Luftsportverein und angehender Sachverständiger mit öffentlicher Bestellung und Vereidigung im Verband der Luftfahrtsachverständigen VdL e.V.

Der Autor hat an der Universität Stuttgart sowie am Institute of Technology, Atlanta, Georgia, USA, Luft- und Raumfahrttechnik studiert.

Vertiefungsfächer waren Luftfahrtantriebe sowie Flugzeugleichtbau und -Konstruktion.

Erste Konstruktions- und Zulassungserfahrung wurden am Steinbeis Transferzentrum für Flugzeugbau und Leichtbau gemacht. Nach mehrjähriger Tätigkeit am Steinbeis Transferzentrum hatte der Autor zum Flugzeugbauer Airbus gewechselt.

Zunächst war er hier als Konstrukteur der Crew-Rest Compartments am Airbus A380 und

Airbus A350 zuständig.

Anschließend wechselte er innerhalb des Konzerns zu einer Tätigkeit am Airbus A400M Militärtransporter, wo er mehrere Jahre als unterschreibsberechtigter Zulassungsingenieur für militärische Funktionen tätig war.

Zurzeit ist er Boden- und Flugtestingenieur und erstellt und begleitet Boden- und Flugtests an Serienmaschinen des Airbus A400M Militärtransporter.

I. Änderungshistorie

Version Änderungen

01 Ersterstellung des Gutachtens: Version 01 vom 10-APR-2018

Inhaltsverzeichnis

- I. Änderungshistorie 2
1. Zweck des Gutachtens 4
2. Referenzierte und anwendbare Dokumente 4
3. Spezifikation des Flugzeugs: 6
4. Ausrüstungsliste 6
5. Historie des Flugzeugs 7
6. Zusammenfassung der Historie 10
7. Benchmarking mit baugleichen Flugzeugen 10
- 7.1. Preisanfrage „Aircraft Bluebook“ und „Vref Online“
8. Preisschätzung D-EZEC 12

1. Zweck des Gutachtens

Dieses Gutachten soll klären, welchen ungefähren Wert das Flug-

zeug Diamond DA40-180 Baujahr 2004 Registrierung: D-EZEC zum bewerteten Zeitpunkt im April 2018 hat.

Der Wert des Flugzeugs ist ein erster Hinweis für die Versicherung, um etwaige Versicherungssummen zu definieren.

Eine Wertermittlung des Flugzeugs verhilft dem Verein das vereinseigene Vermögen zu definieren.

2. Referenzierte und anwendbare Dokumente

- [1] Transport Canada, Civil Aviation, vom 15.01.2004 (Faxbestätigung)
- [2] Export Airworthiness Certificate vom 19.01.2004
- [3] Statement of Conformity, 19.01.2004
- [4] Instandhaltungsbericht vom 16.02.2004, Diamond Maintenance GmbH, Wiener Neustadt
- [5] Instandhaltungsbericht ohne Datum, Diamond Maintenance GmbH, Wiener Neustadt
- [6] Auszüge aus „Aircraft Technical Logs“ Section 1. Airframe (6 Seiten)
- [7] Instandhaltungsbericht vom 28.07.2008, Diamond Maintenance GmbH, Wiener Neustadt
- [8] Instandhaltungsbericht vom 30.06.2010, Diamond Maintenance GmbH, Wiener Neustadt
- [9] Instandhaltungsbericht vom 26.04.2013, Urbeaero, Wiener Neustadt
- [10] EASA Workorder vom 04.12.2015 für OE-KKS
- [11] EASA FORM 1 vom 16.11.2015 über den überholten Motor
- [12] Eintragungsschein und Lufttüchtigkeitszeugnis vom 18.03.2016
- [13] EASA FORM 1 des MT-Propellers vom 15.09.2016
- [14] Befundbericht mit Betriebszeiten D-EZEC vom 06.10.2017
- [15] Benchmarking DA40-180 Aircraft24.com
- [16] Benchmarking DA40-180 Trade-a-plane.com
- [17] Benchmarking DA40-180 Aeromarkt.net
- [18] Aircraft BlueBook Auszug vom 16.04.2018
- [19] Aircraft VrefOnline Auszug vom 16.04.2018

3. Spezifikation des Flugzeugs:

Flugzeugkennzeichnung: D-EZEC
Flugzeugmuster: Diamond DA40-180
Seriennummer: 40.348
Baujahr: 2004 (Herstellungszeitraum Dezember 2003, Erstflug Januar 2004)
Max. Abfluggewicht: 1150 kg
Zurzeit verbauter Propeller: MTV-12-B/180-17 (MT-Propeller)
Betriebszeit:
Stand 14.04.2018: 2526:39 FH mit 5295 Landungen

4. Ausrüstungsliste

Das Flugzeug mit der Registrierung D-EZEC ist wie folgt ausgerüstet:

Motor: Lycoming IO-360-M1A (eingebaut 04.12.2015 bei 2249 Zelle)

Propeller:	S/N: L-31251-51A Motorlaufzeit seit Einbau: 277h MT-Propeller:MTV-12-B/180-17 (eingebaut 20.09.2016 bei 2366FH Zelle) S/N: 02427 Propellerlaufzeit seit Einbau: 160h
Flugzeugausrüstung:	Avionik:
GPS 1:	Garmin GPS GNS430A mit aktueller Datenbank
COM1:	Garmin GPS GNS430A (8,33kHz Spacing)
NAV1:	Garmin GPS GNS430A mit aktueller Datenbank
Glideslope 1:	Garmin GPS GNS430A mit aktueller Datenbank
Aufschaltanlage/Marker:	Garmin GMA 340
Transponder:	Garmin GTX 328
Autopilot:	Honeywell KAP 140
Grafischer Engine Monitor:	Microvision VM1000
ELT:	ACK E-04

Zusatzausrüstung/Flugzeugzelle:

Das Flugzeug ist mit sogenannten „Long-Range Tanks“ (Zusatz-tank) ausgerüstet. Der Inhalt der Tanks im Flügel (pro Flügel 1 Tank) beträgt 2 x 96,5 Liter AVGAS 100LL (Flugbenzin). Davon sind jedoch ca. 2 x 2 Liter nicht ausfliegar.

Triebwerk:

Das Triebwerk hat einen zusätzlichen Außenbordanschluss sowie eine Ladebuchse für die Batterie. Das heißt um die Batterie zu laden, muss sie nicht ausgebaut werden.

5. Historie des Flugzeugs

Sämtliche Angaben wurden aus der vorliegenden Lebenslauf Akte (L-Akte) entnommen.

Eine Lebenslauf Akte ist eine Sammlung von Dokumenten und Unterlagen die während dem gesamten Flugzeugleben gesammelt werden und bis zur Abmeldung bzw. Außer-Dienst-Stellung des Flugzeugs geführt werden muss. Sollte diese L-Akte nicht vorhanden sein, so wäre dies ein großer Nachteil bei der Bewertung des vorliegenden Flugzeugs.

Während der Bewertung wurde die L-Akte eingesehen und auf Vollständigkeit und Belastbarkeit bzw. Ursprünglichkeit der Unterlagen positiv geprüft.

Auch eine Flugzeugbegehung wurde vor Ort in ETHL (Laupheim) durchgeführt und mit entsprechenden Bildern dokumentiert.

Das Flugzeug DA40-180 wurde im Dezember 2003 mit der Seriennummer 40.348 in Ontario Kanada gebaut. Die erste Registrierung des Flugzeugs war „C-GKAT“, diese Registrierung wurde jedoch nur zu Testflugzwecken genutzt. Ein Dokument bestätigt, dass diese Diamond DA40-180 nie im zivilen kanadischen Flugzeugregister registriert bzw. angemeldet war [1].

Das Flugzeug wurde nach Wiener Neustadt, Österreich im Januar 2004 transportiert. [2].

Mit dem „Statement of Conformity“ bestätigte der Hersteller Diamond Aircraft Industries, dass das Flugzeug gemäß kanadischen Luftverkehrsregeln, CAN TYPE CERTIFICATE NUMBER A-224, sowie einem U.S. TYPE CERTIFICATE NUMBER A47CE sowie dem österreichischen TYPE CERTIFICATE FZ 021-JAA hergestellt wurde [3].

Bereits bei 4:30 Flugstunden wurde das Flugzeug bei Diamond Maintenance GmbH in Wiener Neustadt, Österreich nach dem Transport gemäß europäischen Richtlinien umgerüstet [4]. Diese Arbeiten wurden am 16.02.2004 abgeschlossen.

Weiterhin ist aus diesem Dokument ersichtlich, dass der Halte dieses Flugzeugs mit der Registrierung OE-KKS der „Diamond Executive Club“ ist [4].

Die erste 50h-Kontrolle wurde bei der gleichen Werft bei 48:31 Flugstunden durchgeführt. Dieser Nachweis enthält kein Datum [5], jedoch lassen sich sämtliche Wartungen aus dem „Aircraft Technical Logs“ entnehmen [6]. Die erste 50h-Kontrolle wurde bei 48:31 Flugstunden durchgeführt.

In den darauffolgenden Jahren wurde im Intervall 50h/100h/50h/200h bei der gleichen Werft die Wartungen durchgeführt [6].

Die letzte 200h Wartung war bei 791 Flugstunden am 23.07.2007 [6]. Danach wurde eine 1000h-Kontrolle durchgeführt. Diese 1000h-Kontrolle wurde am 26.05.2008 im Aircraft Technical Log dokumentiert [6]. Der entsprechende Instandhaltungsreport bestätigt die durchgeführten Arbeiten per Unterschriften. Diese 1000h-Kontrolle wurde am 28.07.2008 beendet [7].

Danach wurden die Instandhaltungsmaßnahmen wieder im gewohnten 50h/100h/50h/200h-Intervall durchgeführt [6].

Im Juni 2010 wurde der 3-Blatt Propeller von MT-Propeller überholt. Grund der Überholung war die Kalenderlaufzeit. Die Propellerüberholung wurde vom Propeller Hersteller MT-Propeller in Straubing durchgeführt. Nach 6 Jahren Betrieb hatte das Flugzeug eine Betriebszeit von 1390 Flugstunden [8]. Der Propeller wurde am 27. August 2010 wieder an das Flugzeug gebaut.

Im Jahr 2012 benannte sich die Werft „Diamond Maintenance GmbH“ in die „UrbeAero“ um.

Vom 23.04.2013 bis 26.04.2013 wurde bei UrbeAero die 1000h-Kontrolle durchgeführt. Diese Kontrolle wird bei Diamond Flugzeugen auch „Major Structural Inspection“ (MSI) genannt. Bei dieser Instandhaltungsmaßnahme hatte das Flugzeug eine Betriebszeit von 1942 Flugstunden und 3817 Starts und Landungen [9].

Bis 30. Juni 2015 wurden die weiteren Instandhaltungsmaßnahmen nach den üblichen Intervallen abgearbeitet. Jedoch wurde am 29. August 2014 der Motor um weitere 100 Betriebsstunden verlängert. Diese Verlängerung war nötig, da der Motor eine Betriebszeit bis zur Überholung, eine sogenannte „Time between overhaul“ (TBO) von 2000 Stunden hat. Aufgrund der immer regelmäßigen Instandhaltungsmaßnahmen ist es möglich, den Motor um jeweils weitere 100 Flugstunden zu „verlängern.“ Dies bedeutet aber auch, dass alle 100h Motorbetriebszeit besondere Wartung am Motor durchgeführt und dokumentiert werden muss [6].

Im Dezember 2015 wurde der Motor durch LOMA Air in Belgien überholt. Zu diesem Zeitpunkt hatten das Flugzeug eine Betriebszeit von 2250 Stunden und der Propeller eine Betriebszeit von 860 Stunden [10], [11]. Gleichzeitig mit dem Motor wurde auch der Propellerregler (Governor) überholt.

Im März 2016 wurde das Flugzeug an den Luftsportverein Diehl-Aircabin in Laupheim verkauft.

Zu diesem Zeitpunkt wurde das Flugzeug auf eine deutsche Registrierung umgeflaggt. Seit dem 18. März 2016 ist die Registrierung der DA40-180 „D-EZEC“ [12].

Kurze Zeit nach der deutschen Zulassung wurde im September 2016 der Propeller überholt. Der Propeller wurde bei einer Betriebsstundenzeit des Flugzeugs von 2366 Stunden überholt [13]. Seit das Flugzeug im Besitz des Luftsportvereins ist, werden die bekannten Wartungsintervalle von zugelassenen Mitgliedern des Luftsportvereins durchgeführt. Jedoch wird die Prüfung dieser Wartungsmaßnahmen sowie die jährliche ARC (Aircraft Review Certificate) von einem zertifizierten Luftfahrtbetrieb durchgeführt. Die letzte Wartung wurde vom Luftsportverein Diehl-Aircabin am 06. Oktober 2017 durchgeführt. Diese Instandhaltungsmaßnah-

me war eine 100h-Kontrolle, die vom Aero-Service-Donauwörth geprüft und bestätigt wurde [14].

Aktuelle Gesamtbetriebszeit (Stand 14.04.2018)

Flugzeug: 2526:39 Flugstunden mit 5295 Landungen

Motor: 250 Stunden

6. Zusammenfassung der Historie

Seit dem das Flugzeug im Dezember 2003 gebaut wurde hatte es lediglich 1 Vorbesitzer, bevor es an den Luftsportverein Diehl-Aircabin verkauft wurde.

Aus den umfangreichen und vollständigen Dokumente in der L-Akte ist auch ersichtlich, dass das Flugzeug ausschließlich durch zugelassene Maintenance Betriebe gewartet und instandgesetzt wurde.

Seit dem Jahr 2016 wird das Flugzeug im Luftsportverein Diehl-Aircabin mit lediglich 150 Flugstunden pro Jahr benutzt.

Gemäß L-Akte haben lediglich 2 zugelassene Wartungsbetriebe über mehrere Jahre das Flugzeug in der Wartung gehabt. Die Wartungen wurden immer innerhalb der gültigen Fristen durchgeführt. Durch die umfangreiche Wartung wurde der Werterhalt des Flugzeugs sichergestellt.

Aus der vorliegenden Historie ist auch keine Beschädigung aufgrund Unfall oder unsachgemäßen Gebrauch hervorgegangen. Das Flugzeug kann als unfallfrei betrachtet werden.

7. Benchmarking mit baugleichen Flugzeugen

Eine Wertschätzung mit vergleichbaren Flugzeugen wurde im Internet durchgeführt. Folgende Ergebnisse wurden ermittelt (Stand: 14.04.2018):

Da dieses Flugzeug in Europa wie auch in den Vereinigten Staaten sich sehr großer Beliebtheit erfreut, ist der Markt für ein solches Modell wie leergefegt.

Unter der Internetadresse www.aircraft24.com lässt sich lediglich 1 Flugzeug finden:

- 1.) DA40-180 mit 1630 Flugstunden, allerdings Baujahr 2003 Preis: 117.000 Euro [15]

Eine weitere Internetplattform ist www.trade-a-plane.com. Auch hier gibt es sehr wenige Diamond DA40-180 angeboten. Lediglich 1 Flugzeug hat in etwa ähnliche Betriebsstunden:

- 2.) DA40-180 mit 885 Flugstunden, Baujahr 2002 Preis 149.000 US Dollar (ca. 121.000 Euro) [16]

Eine weitere europäische Internetplattform ist www.aeromarket.net hier lässt sich jedoch nur eine Diamond DA40-180 finden:

- 3.) DA40-180, Baujahr 2001, keine Angaben über Betriebsstunden. Preis: 149.000 Euro [17]

Somit reicht die Preisspanne von vergleichbaren Diamond DA40-180 von 117.000 Euro bis 149.000 Euro.

7.1. Preisanfrage „Aircraft Bluebook“ und „Vref Online“

Eine andere Möglichkeit den Preis des Flugzeugs zu erhalten, ist die Anfrage über „Aircraft Bluebook“ oder „Vref Aircraft Value Reference.“ Nach Angabe der momentanen Ausrüstung, der geflogenen Stunden und der Motorbetriebsstunden wird ein extrapoliertes Handelspreis ermittelt:

Bei „Aircraft Bluebook“ beträgt der Preis einer Diamond DA40-180 mit Baujahr 2004 und einer Motorbetriebszeit von 250 Stunden ca. 117.930 US Dollar (ca. 95.500 Euro) [18].

Bei „Vref Aircraft Value Reference“ beträgt der Preis für eine DA40-180 mit Baujahr 2004 und ebenfalls gleichen Flugstunden und Motorbetriebszeit ca. 123.634 US Dollar (ca. 100.000 Euro) [19].

Jedoch wird bei beiden Institutionen ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die genannten Preise (Privatverkauf, keine Händ-

lerpreise) reine Durchschnittspreise sind und erheblich aufgrund geflogener Stunden und Ausrüstung abweichen können.

8. Preisschätzung D-EZEC

Anhand der ermittelten Preisspannen aus den angegebenen Internetportalen und der konkreten Preisanfrage bei zwei unterschiedlichen Anbietern (Aircraft Bluebook und Vref Aircraft Value Reference), beträgt die Preisspanne bei dem hier vorliegenden Flugzeug mit der Seriennummer 40.348 zwischen 95.500 Euro [18] und 100.000 Euro [19].

Aufgrund der Tatsachen, dass:

- die Wartung und Inspektionen an der D-EZEC nachweislich zu jeder Zeit von akkreditiertem und zugelassenem Fachpersonal und zugelassen Flugzeugwerften durchgeführt wurde, und
- der Motor und der Propeller beide relativ niedrige Betriebsstunden haben

wird ein zurzeit annehmbarer Schätzwert von:

Grundpreis aus [19]: 100.000 Euro

Geringe Laufzeit Motor und

Propeller: 25.000 Euro

GESAMTPREIS: 125.000 Euro

angenommen.

Vor allem durch die ständige Instandhaltung und Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit (akkreditierte Werften und CAMO) und durch die Tatsache, dass dieses Flugzeug im Luftsportverein wenig geflogen wird, sowie keine Unfallinstandsetzung unterzogen wurde, kann der oben genannte Gesamtpreis zu jederzeit gerechtfertigt und auf dem Gebrauchtflyzeugmarkt auch erreicht werden.

© Michael Orf

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

-Heftformat: B: 210mm H: 297mm

Ihre Anzeige soll erscheinen in der Größe:
 Ganze Seite A 4 EUR 1.200,-
 1/2 - Seite EUR 600,-
 1/3 - Seite EUR 400,-
 1/4 - Seite EUR 300,-
 1/6 - Seite EUR 200,-
 1/8 - Seite EUR 150,-

Preise zuzüglich gesetzl. Mehrwertsteuer

Querformat Hochformat

Einzelauftrag Dauerauftrag

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

Firma:

Str./Nr.:

PLZOrt

TelFax

E-Mail

Datum

Unterschrift

Stempel

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

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Jahreshauptversammlung
Termin auf September 2020
 verschoben. Tagungsort noch offen,
 wird aber rechtzeitig bekanntgegeben.

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 07. November 2020
 Tagungsort noch offen, wird aber rechtzeitig bekanntgegeben.

Der AERO-Termin 2021 verschiebt sich um eine Woche: Die Internationale Luftfahrtmesse findet im kommenden Jahr von 21. bis 24. April 2021 statt.

Neue VdL-Mitglieder 2020:
Wolfgang F. Neuhuber Mitglied Nr. 226
Oleg Martens Mitglied Nr. 227
Alex Gref Mitglied Nr. 228
Joachim Kabamba
Kabamba Aerospace GmbH Nr. 229

20 Juni
Shuttleworth Evening Airshow, Old Warden, Großbritannien
Shuttleworth Collection, Tel.: 0044-1767/627933, E-Mail: enquiries@shuttleworth.org

21 Juni
Airshow, Meaux, Frankreich
www.meaux-airshow.fr

21 Juni
Festival Aéreo Intertacional de Motril, Spanien
http://www.motrilairshow.com/

27/28. Juni
Ursel Avia, Ursel, Belgien
www.urselavia.be

27/28. Juni
Weston Air Festival, Weston-Super-Mare, Großbritannien
http://westonairfestival.com

3 - 5. Juli
Stearman & Friends, Sonderlandeplatz Bienenfarm
www.flugplatz-bienenfarm.de/veranstaltungen

5 Juli
Shuttleworth Military Airshow, Old Warden, Großbritannien
Shuttleworth Collection, Tel.: 0044-1767/627933, E-Mail: enquiries@shuttleworth.org

11/12 Juli
Flying Legends, Duxford, Großbritannien
https://www.flyinglegends.com/

17 - 19. Juli
Royal International Air Tattoo, RAF Fairford, Großbritannien
www.airtattoo.com

18. Juli
Shuttleworth Evening Airshow, Old Warden, Großbritannien
Shuttleworth Collection, Tel.: 0044-1767/627933, E-Mail: enquiries@shuttleworth.org

20 - 24. Juli
Farnborough International Airshow, Fairford, Großbritannien
www.farnboroughairshow.com

20 - 26 Juli
EAA AirVenture, Oshkosh, Wisconsin, USA
www.eaa.org

24 - 26. Juli
Sunderland Airshow, Großbritannien
https://www.seeitdoitsunderland.co.uk/sunderland-airshow-2019

25/26. Juli
Bamberg fliegt - 111 Jahre Luftfahrt in Bamberg, www.aeroclub-bamberg.de

REDAKTIONSTERMINE		
Ausgabe	Redaktionsschluss	
	Artikel	Anzeigen
1.2020	Montag - 03.02.2020	
2.2020	Freitag - 15.05.2020	
3.2020	Samstag - 15.08.2020	
4.2020	Sonntag - 15.11.2020	
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@luffahrt-sv.de
- Lehrgangsdauer: 4 Tage
- Ende der Anmeldefrist für Ausbildungen: **30.06.2021**
- **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 30. Aug. 2021	Sachverständiger: Berufsbild, Rechte & Pflichten, Aufgabenbereiche	Egelsbach
GS001b	Di 31. Aug. 2021	Rechtssysteme, Auftraggeber, praktische Arbeit, Haftung, Kontrolle	Egelsbach
GS001c	Mi 01. Sept. 2021	Gutachten, Übungen Gutachtenerstellung	Egelsbach
GS002a	Do 02. Sept. 2021	Sv-Außenwirkung, Kommunikation, Pädagogik „light“, HF	Egelsbach
GSG		5 eigene Gutachten	



Spezialisierungsausbildung zum Luftfahrtsachverständigen



	Zusatzausbildung zum „Luftfahrtsachverständigen im VdL“
ZA002b	Human Factors
ZA002c	Human Factors - Kommunikation / Missverstehen
ZA003	Aerodynamik
ZA004a	Flugleistung
ZA004b	Flugberechnung & Flugvorbereitung
ZA005	Flugnavigation
ZA006a	Elektrik
ZA006b	Avionik
ZA007a	EASA Regulations
ZA007b	Instandhaltungspraxis
ZA008	Werkstoffkunde mit Übung
ZA009	Fertigungsverfahren Flugzeugbau
ZA010a	Flugzeugantriebe Theorie Prop
ZA010b	Flugzeugantriebe Theorie Turb
ZA010c	Flugzeugantriebe Theorie Elektro
ZA010d	Flugzeugantriebe Praxis (Befundung)
ZA010e	Turbinenriebwerke - Materialuntersuchung
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	Fluggeräte: Gleiter
ZA015c	Fluggeräte: Schirme
ZA015d	Fluggeräte: Ballone
ZA015e	Fluggeräte: Luftschiffe
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 2021 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: **10.01.2021 und 30.06.2021**

→ 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

Neue Vorsitzende Richterin und neue Vorsitzende Richter am BGH.

Der Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier hat Richterin am BGH Gabriele Cirener zur Vorsitzenden Richterin am BGH sowie Richter am BGH Dr. Klaus Bacher und Richter am BGH Prof. Dr. Günther M. Sander zu Vorsitzenden Richtern am BGH ernannt.

1. Vorsitzender Richter am BGH Dr. Klaus Bacher ist 55 Jahre alt. Nach Abschluss seiner juristischen Ausbildung trat er 1994 in den höheren Justizdienst des Landes Baden-Württemberg ein. In der Proberichterzeit war er bei dem AG Freiburg und dem LG Mannheim tätig sowie in der Verwaltungsabteilung des OLG Karlsruhe mit IT-Angelegenheiten befasst. Im September 1997 wurde er bei dem LG Mannheim zum Richter am Landgericht ernannt und von Oktober 1997 bis September 2000 an das Justizministerium Baden-Württemberg und im Anschluss hieran von Oktober 2000 bis Mai 2003 als wissenschaftlicher Mitarbeiter an den BGH abgeordnet. Seit Juni 2003 war Herr Dr. Bacher – zunächst im Wege der Abordnung – in verschiedenen Zivilsenaten des OLG Karlsruhe tätig, wo er im April 2004 zum Richter am Oberlandesgericht ernannt wurde. Neben seiner spruchrichterlichen Tätigkeit war er auch dort zeitweise mit anteiliger Arbeitskraft in der Verwaltungsabteilung mit IT-Angelegenheiten befasst.

Am 01.07.2009 wurde Herr Dr. Bacher zum Richter am BGH ernannt. Er war bis zum 31.12.2010 zunächst Mitglied des vornehmlich für Patent- und Gebrauchsmusterstreitigkeiten sowie Patentnichtigkeitssachen und Rechtsstreitigkeiten über Reise- und Personenbeförderungsverträge zuständigen Xa-Zivilsenats sowie des Kartellsenats. Seit dem 01.01.2011 war er – bei fortdauernder Zugehörigkeit zum Kartellsenat – Mitglied des X. Zivilsenats, dessen stellvertretender Vorsitzender er seit dem 01.01.2016 war. Seit dem 01.09.2019 gehörte Herr Dr. Bacher neben dem X. Zivilsenat und dem Kartellsenat mit einem Teil seiner Arbeitskraft auch dem zu diesem Zeitpunkt neu errichteten XIII. Zivilsenat an, dem Rechtsstreitigkeiten aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG), Vergabeverfahren öffentlicher Auftraggeber und Rechtsbeschwerden in Freiheitsentziehungssachen zugewiesen sind.

Das Präsidium des BGH hat Herrn Dr. Bacher, der mit seiner Ernennung zum Vorsitzenden Richter am BGH aus dem XIII. Zivilsenat und dem Kartellsenat ausscheidet, den Vorsitz im X. Zivilsenat übertragen, der vorwiegend zur Entscheidung in Patent- und Gebrauchsmusterstreitsachen sowie Patentnichtigkeitssachen und Rechtsstreitigkeiten über Reise- und Personenbeförderungsverträge berufen ist.

2. Vorsitzende Richterin am BGH Gabriele Cirener ist 53 Jahre alt. Nach Abschluss ihrer juristischen Ausbildung und einer Tätigkeit als wissenschaftliche Assistentin an einem straf-

rechtlichen Lehrstuhl trat sie 1997 in den höheren Justizdienst des Landes Berlin ein. Nach Verwendungen am AG Berlin-Spandau und der Staatsanwaltschaft bei dem LG Berlin wurde sie im Februar 2001 am LG Berlin zur Richterin am Landgericht ernannt. Von dort wurde Frau Cirener in der Zeit von September 2005 bis August 2006 mit einem Teil ihrer Arbeitskraft als stellvertretende Pressesprecherin an das KG abgeordnet. Von Oktober 2006 bis Dezember 2009 schloss sich eine Abordnung als wissenschaftliche Mitarbeiterin an den BGH an. Mit ihrer Rückkehr an das LG Berlin wurde sie im Januar 2010 zur Vorsitzenden Richterin am Landgericht befördert.

Am 02.07.2012 wurde Frau Cirener zur Richterin am BGH ernannt. Seitdem gehörte sie bis Mitte Februar 2020 dem neben Revisionen in allgemeinen Strafsachen insbesondere für Revisionen in Steuer- und Zollstrafsachen zuständigen 1. Strafsenat an. Daneben nahm sie seit ihrer Ernennung bis zum 26.06.2016 die Aufgaben des Ermittlungsrichters VI wahr und hieran anschließend bis zum 07.05.2017 die Aufgaben als weitere Vertreterin des Ermittlungsrichters II. Für den 1. Strafsenat war Frau Cirener in den Großen Senat für Strafsachen entsandt, seit dem 01.10.2015 als stellvertretendes Mitglied und seit dem 01.01.2019 als ordentliches Mitglied. Am 08.03.2017 wurde sie nach § 16 Abs. 2 des Gesetzes über den Bundesnachrichtendienst vom Bundeskabinett zum Mitglied des Unabhängigen Gremiums berufen und leitete das Gremium bis zu ihrem Ausscheiden am 28.08.2019 als Vorsitzende. Am 15.02.2020 wechselte Frau Cirener in den 5. Strafsenat mit Sitz in Leipzig und übernahm dort den stellvertretenden Vorsitz. Diesen Senat vertritt sie seither auch im Großen Senat für Strafsachen und im Gemeinsamen Senat der obersten Gerichtshöfe des Bundes. Das Präsidium des BGH hat Frau Cirener den Vorsitz im 5. Strafsenat übertragen, der im Wesentlichen für Revisionen aus dem Bezirk des Kammergerichts sowie den Oberlandesgerichtsbezirken Bremen, Dresden, Hamburg, Saarbrücken und Schleswig zuständig ist.

3. Vorsitzender Richter am BGH Prof. Dr. Günther M. Sander ist 59 Jahre alt. Nach Abschluss seiner juristischen Ausbildung trat er 1988 in den höheren Justizdienst des Landes Berlin ein. Während seiner Proberichterzeit war er bei der Staatsanwaltschaft bei dem LG Berlin, dem AG Tiergarten und dem LG Berlin tätig. Vom LG Berlin war er von Januar 1991 bis Juli 1994 an das Justizprüfungsamt der Senatsverwaltung für Justiz abgeordnet. Im Laufe dieser Abordnung wurde er im August 1991 bei dem LG Berlin zum Richter am Landgericht ernannt. Von Oktober 1997 bis März 2000 schloss sich eine weitere Abordnung als wissenschaftlicher Mitarbeiter an den BGH an.

Am 04.02.2008 wurde Herr Prof. Dr. Sander zum Richter am BGH ernannt. Bis zum 06.02.2013 gehörte er zunächst dem neben Revisionen in allgemeinen Strafsachen insbesondere für Steuer- und Zollstrafsachen zuständigen 1. Strafsenat an. Da-

neben nahm er bis 02.07.2012 die Aufgaben des Ermittlungsrichters VI wahr. Seit dem 07.02.2013 ist er Mitglied des 5. Strafsenats in Leipzig und für diesen Senat als stellvertretendes Mitglied in den Großen Senat für Strafsachen entsandt. Am 11.07.2013 wurde er zum stellvertretenden Vorsitzenden des 5. Strafsenats bestellt. Am 15.02.2020 übernahm Herr Prof. Dr. Sander den stellvertretenden Vorsitz des in Leipzig neu errichteten 6. Strafsenats, den er im Großen Senat für Strafsachen vertritt.

Bundesregierung beschließt Erhöhung der Luftverkehrssteuer Fliegen wird teurer

Für mehr Klimaschutz erhöht die Bundesregierung die Steuer auf Flugtickets - je nach Strecke um rund sechs bis 17 Euro pro Ticket. Das sieht das Gesetz zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes vor, das am 1. April 2020 in Kraft tritt.

Ein Flugzeug im Landeanflug auf dem Flughafen Köln/Bonn: Je nach Strecke werden Tickets um bis zu 17 Euro teurer.

Die Anhebung der Luftverkehrssteuer ist Teil des Klimaschutzprogramms 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Es dient damit dem Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen künftiger Generationen, dem Klima und dem sparsamen Umgang mit Energieressourcen.

<https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/luftverkehrssteuer-1681874> Seite 1 von 2

Bundesregierung | Klimaschutz | Fliegen soll teurer werden 07.06.20, 18*59

Anreiz für mehr Klimaschutz

Die derzeit geltenden Steuersätze werden zum 1. April 2020

Das Präsidium des BGH hat Herrn Prof. Dr. Sander den Vorsitz im 6. Strafsenat übertragen, der für Revisionen aus den Oberlandesgerichtsbezirken Bamberg, Brandenburg, Braunschweig, Celle, Naumburg, Nürnberg und Rostock zuständig ist.

Quelle: Pressemitteilung des BGH Nr. 70/2020 v. 02.06.2020

erhöht. Damit verstärkt die Bundesregierung die bereits gesetzten Anreize für ein umweltgerechtes Verhalten im Verkehr. Daneben dienen die Einnahmen auch der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030. So werden im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19

Prozent auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent gesenkt.

Die Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes soll dem Staat Mehreinnahmen von 470 Millionen Euro im kommenden Jahr einbringen. Bei voller Jahreswirkung ergeben sich 785 Millionen Euro Mehreinnahmen für den Bund.

Konkret soll die Luftverkehrssteuer für innereuropäische Ziele um 5,53 Euro auf 13,03 Euro steigen. Für mittlere Distanzen bis 6.000 Kilometern ist eine Erhöhung um 9,58 Euro auf 33,01 Euro vorgesehen. Für Fernflüge sollen künftig 59,43 Euro fällig werden, das wären 17,25 Euro mehr als bisher.

Gericht/Institution: Finanzgericht Baden-Württemberg

Erscheinungsdatum: 02.06.2020

Entscheidungsdatum: 17.12.2010

Aktenzeichen: 2 K 770/17

Kein Anspruch auf Übersendung von Aktenkopie aus DSGVO

Das FG Stuttgart hat entschieden, dass Einsicht in Papierakten grundsätzlich nur in den Räumen eines Gerichts oder einer Behörde unter Aufsicht eines im öffentlichen Dienst stehenden Bediensteten möglich sind.

Der Prozessbevollmächtigte einer Klägerin hatte beim Finanzgericht beantragt, ihm Akteneinsicht durch Übersendung der vollständigen Akten im Original oder in Kopie in seine Kanzleiräume zu gewähren. Er verwies in seinem Antrag auf das "Gebahren" des Beklagten, der erst nach Aufforderung des Senats nach der mündlichen Verhandlung die Akten im Original vorgelegt hatte. Dies mache eine umfangreiche Recherche am Arbeitsplatz erforderlich. Eine solche sei ihm in einem Gericht weder möglich noch zumutbar. Bei den hamburgischen Gerichten gebe es auch keinen Kopierer für Externe. Die Klägerin beantragte außerdem die Übersendung vollständiger Kopien der Akten gemäß Art. 15 DSGVO.

Das FG Stuttgart hat den Antrag abgelehnt.

Nach Auffassung des Finanzgerichts gibt es keinen Rechtsanspruch auf die Übersendung von Akten oder die Überlassung vollständiger Kopien. Form und Ort der Akteneinsicht werde durch § 78 Abs. 2 und 3 FGO ausdrücklich geregelt. Danach werde den Beteiligten Einsicht in die in Papierform geführten

Gerichtsakten und die dem Gericht vorgelegten Akten in Diensträumen gewährt. Kanzleiräume eines Rechtsanwalts seien keine Diensträume. Besondere Gründe, die ausnahmsweise eine Aktenübersendung rechtfertigen könnten, lägen nicht vor. Der Prozessbevollmächtigte könne nach Akteneinsicht an einem anderen Gericht oder einer Behörde dem Finanzgericht eine Liste mit Aktenseiten, die er kopiert haben wolle, vorlegen. Soweit nicht von vornherein ersichtlich sei, dass die Klägerin bereits im Besitz entsprechender Kopien oder Mehrfertigungen sei, würde der Senat dem entsprechenden Wunsch der Klägerin vollumfänglich entsprechen. § 78 Abs. 3 Satz 2 FGO verpflichte das Finanzgericht nicht, Behördenakten zu digitalisieren. Daher müsse es keine elektronische Fassung der in Papierform geführten Behördenakten herstellen und hierauf einen elektronischen Zugriff ermöglichen.

Aus Art. 15 der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) ergebe sich auch kein Anspruch auf Übersendung von Aktenkopien. Dessen Anwendung im Finanzgerichtsverfahren normiere die FGO nicht. Dies entspreche Art. 23 Abs. 1 Buchst. f DSGVO zum Schutz der Unabhängigkeit der Justiz und von Gerichtsverfahren. Die FGO gehe dem Datenschutzrecht und dem Auskunftsrecht aus Art. 15 DSGVO vor.

Quelle: Pressemitteilung des FG Stuttgart Nr. 10/2020 v. 02.06.2020

