Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.

GAEA
German Aviation Expert Association

© p.a.r.k.

german aviation news

Erscheinungsweise vierteljährlich 20. Jahrgang Preis 3,- EURO

for law and maintenance

Ausgabe: 3.2021

Luftfrachtführerhaftung nicht gewerblich tätiger Privatpiloten

Hochwasserkatastrophe 2021 – Schadensdokumentation aus der Luft



Interview mit LSV John Brown

Gute Noten für die deutschen Flughäfen

Wie breit muss eine Startbahn sein?

Ein Einblick in die europäische „Drohnenverordnung“

»»»»» GAEA/VdL Grund- und Zusatzausbildung im Jahr 2022 »»»»»

aviation news Ausgabe 63 · 3.2021 · ISSN 186[illegible] · Presseveröffentlichung des Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) GAEA

AERO
FRIEDRICHSHAFEN

THE LEADING SHOW FOR GENERAL AVIATION

April 27 – 30, 2022

Friedrichshafen | Germany

AUTONOMOUS VTOL FLIGHT MOBILITY
expo

#weareGA
#aerofriedrichshafen

EDNY: N 47 40.3 E 009 30.7

www.aero-expo.com

Editorial



Rachel McKay

Liebe Leser und Luftfahrtenthusiasten,

alle */-Innen und Außen fühlen sich bitte selbstverständlich gendergerecht im Textverlauf inkludiert :o)
Die Formulierung dieses Editorials hat mich doch als politischer Mensch, gerade durch die Ereignisse der letzten Wochen sehr, sehr lange beschäftigt. Und ich konnte meine Gedanken kaum noch in Worte fassen. Wie sagte Goethe sinnbildlich, „Ich habe keine Zeit für einen kurzen Brief". Stichworte für meine vielfältigen Gedankengänge gehen von Ahrweiler, über „C" wie Corona Maßnahmen zurück zu "A" wie Afghanistan.
Da dies eine Fachpublikation ist, möchte ich jedoch nicht zu sehr ins Politische abdriften, aber zwei Anmerkungen seien mir doch erlaubt.
Erstens - Accountability – Wer jemals als „Accountable Manager", als "Postholder" oder grundsätzlich ein Luftfahrzeug als lufttüchtig abgestempelt und übergeben hat. Oder als verantwortliche Crew ein Luftfahrzeug mit Passagieren bewegt hat, kennt wohl dieses Gefühl von Verantwortung und einer gewissen Last und Lust. Besonders wenn tatsächlich mal eine schwierige Situation, gar Luftnotlage eingetreten sein sollte.
„Accountable" Adj. = rechenschaftspflichtig – verantwortlich – haftbar – Das ist das was ich im hier und heute vermisse. Das ist mein Anspruch, an die mich politisch sowie gesellschaftlich Führenden und Eliten.
Zweitens - in den letzten Tagen fiel mir durch „Zufall" meine „Hundemarke" in die Hände. War ob dessen selbst ganz verwundert und hatte dieses ovale, seltsame Teil wohl dreißig Jahre nicht mehr bewusst in Händen gehalten. Und ich musste sofort an die 59 in Afghanistan gefallen Kameraden und deren Familien denken.
Ist Ihnen lieber Leser bewusst, dass diese toten Kameraden in Familiengräbern beigesetzt wurden und obwohl „gefallen" nicht in die Verantwortung des „Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e.V." fallen? Damit verbundene Implikationen, z.B. die anhaltende Erinnerung durch die Gräber und letztlich auch der indirekten Fürsorge für die betroffenen Familien sind damit obsolet. Dies ist ein weiteres Symbol und geht einher mit der Ignoranz des Empfangs und des „Umgangs", gar des „Umgehens" der rückkehrenden letzten Truppen aus Afghanistan durch die politische „Elite" = Elite (urspr. vom lateinischen eligere bzw. exlegere, „auslesen") bezeichnet soziologisch eine Gruppierung (tatsächlich oder mutmaßlich) überdurchschnittlich qualifizierter Personen.
Ich denke wir, die hier schon länger wohnenden (Sorry, das musste sein), gerade im fliegerischen und Flieger technischen Bereich haben noch vielfach einen militärischen Hintergrund der über alle Grenzen hinweg eine internationale Zusammenarbeit mit anderen Kollegen, durch Kameradschaft, Pflicht- und Dienstauffassung doch sehr vereinfacht. Auch die nachwachsende Generation hat, auch ohne diese eigenen persönlichen Erfahrungen, sicherlich im Rahmen ihrer Aus- und Weiterbildung davon profitieren können bzw. profitiert noch davon. Die Stabübergabe an die nächste Generation funktioniert doch noch tatsächlich. So wie auch bei uns im Verband.
Ich freue mich hautnah zu erleben wie ergänzt und beispielhaft durch unsere neue Vorstandschaft spürbar Schwung „in den Laden" kommt und wir langsam den Tanker auf einen frischen Kurs bringen. Es ist für mich schon etwas sichtbarer, weil vorausgedachter und Sie liebe Mitglieder und „Noch Leser", aber zukünftiges Mitglied ;o) werden es bald auch wahr- und annehmen.
Wir haben nicht nur den Namen ergänzt auf „German Aviation Expert Association" – GAEA, sondern sind auch jetzt offen für Interessierte, die nicht als Sachverständige arbeiten wollen, aber sich thematisch mit der Luftfahrt auseinandersetzen mögen. Wir sind jetzt in der Planung für 2022 für erweiterte Seminare. Dies bedeutet z.B. im Anschluss zur Mitgliederversammlung eine Öffnung und Weiterbildung auch für Nichtmitglieder. Die Auffrischung von GAN und Webseiten Auftritt sind tatsächlich "in Arbeit".
Die Gestaltung von optischen Merkmalen, von Ausweisen, Urkunden, über Stempel und symbolischen Abzeichen schreitet voran und geht bald in die Verteilung. Wir beginnen mit den ersten Übergaben in der kommenden Mitgliederversammlung am 1. und 2. Oktober 2021, stattfindend bei der Helikopterstaffel der Bundespolizeidirektion in St. Augustin bei Bonn.
Auf diesen Tag freue ich mich persönlich sehr. Besonders darauf „alte" und neue Gesichter in „echt" und nicht „nur" über Videokonferenzen erleben zu dürfen.
Ihnen allen eine gute & gesunde Zeit, immer eine Hand breit Luft unterm Kiel ;o)
Always Blue Skies & three locked and green on final

Ihre bzw. Eure
Rachel McKay

Inhalt

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 4-5
Hochwasserkatastophe

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 6-7
Wenn jemand eine ("Dienst")-Reise tut

LUFTFAHRTHISTORIE 8-12
Interview mit LSV John Brown

BUCHREZENSION 13
Gustav Weißkopf von K.-D Jaeger

RECHTSPRECHUING 14-18
Luftfrachtführerhaftung

Impressum 15

CENTERFOLD 16-17

GAEA/VDL-VERBANDSINFORMATION 19
Aufnahmeantrag

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 20-21
Gute Noten für die deut. Flughäfen

LUFTRECHT 22-24
Drohnenverordnung

PRESSEMITTEILUNG 25
Pilotinnen Treffen

SACHVERSTÄNDIGENPRAXIS 26
Wie breit muss eine Startbahn sein?

VDL-VERBANDSINFORMATION 27
Aktuelles aus der Ausbildung

MITTEILUNGEN 28
Mediadaten, Termine

MITTEILUNGEN 29
Grundausbildungsprogramm

GAEA/VDL-INFORMATION 30-31
Aktuelle Rechtsprechung

Hochwasserkatastrophe 2021 – Schadensdokumentation aus der Luft



Hans Joachim Benfer

Nach den verheerenden Starkregenfällen in NRW und Rheinland-Pfalz im Juli 2021 erfolgte im Auftrag des Krisenstabs der Stadt Hagen und dem Team Geodaten des Regionalverband Ruhr (RVR) eine spontane Befliegung der Ruhr.



Abb. 1: Flugplanung Ruhr © Hans J. Benfer

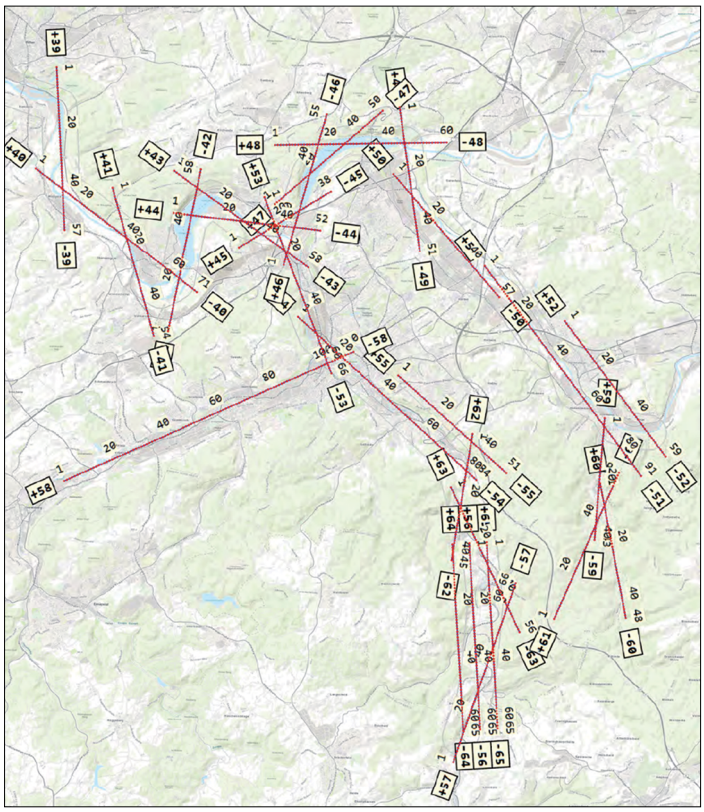


Abb. 2: Flugplanung Trassen © Hans J. Benfer

Da die Ruhr und Ihre Zuflüsse an zahlreichen Stellen über die Ufer getreten war, bestand die Aufgabe, zeitnah eine flächendeckende Bestandsaufnahme der betroffenen Gebiete von der Quelle bis zur Mündung in den Rhein durchzuführen.
Die Herausforderung, kurzfristig das geeignete Wetterfenster zu finden, eine Fläche von über 400 km² zu erfassen und die Ergebnisse den Krisenstäben unmittelbar zur Nutzung zur Verfügung zu stellen erforderte den Einsatz eines geeigneten photogrammetrischen Komplettsystems.

Area Summary

Name	Value	Unit
CCNS4 project name	072_21_3000V2	
CCNS4 area name	RVR_Hochwasser_3000v2	
Sensor name	UrbanMapper-2 90/110mm	
Num Segs	65	
Mean AMSL	2600	ft
Mean speed	150	kts
Operation time	3.2	h
Num Exposures	3755	
Min interval	1.1	s
Mean GSD	2.9	cm
Min shutter	1300	s/-
Mean GSD	3.3	cm

Abb. 3: ProjectData Trassen © Hans J. Benfer



Abb. 4: Typ IGI UrbanMapper 2

Zum Einsatz kam eine Spezialkamera des Typs IGI UrbanMapper 2-P in einer zweimotorigen Cessna 404 Titan. Bei dem verwendeten Kamerasystem handelt es sich um eine Multiperspektiv-Kamera, die synchron großformatige Senkrecht- und Schrägluftbilder mit hoher Bildwiederholrate aufzeichnet (ca. 1.2 GByte / sec). Die Aufnahmen erfolgten in einer stabilisierten Aufhängung bei gleichzeitiger Erfassung der GPS-Position und Winkelausrichtung. Dies war wesentliche Voraussetzung für die lagegenaue Aufbereitung der Bildinformation im Postprocessing.

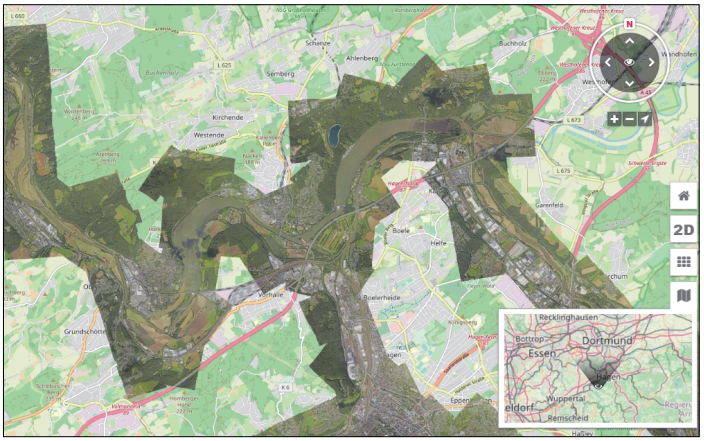


Abb. 5: Online Dokumentation Hagen © Hans J. Benfer



Abb. 6: Cessna404 vor dem Einsatz © Hans J. Benfer

Um die Beeinträchtigungen des Flugbetriebs an den Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Dortmund gering zu halten, erfolgte die Befliegung zunächst in Form von Ost-West Flugstreifen in einer Höhe von 6.000 ft AMSL. Durch Wolken entstehende Beeinträchtigungen wurden in Kauf genommen bzw. durch Nachbefliegung über den Gewässerachsen in halber Höhe kompensiert. Im Ergebnis wurden Bildauflösungen von bis zu 2,8 cm erreicht.



Abb. 7: Senkrechtluftbild © Hans J. Benfer

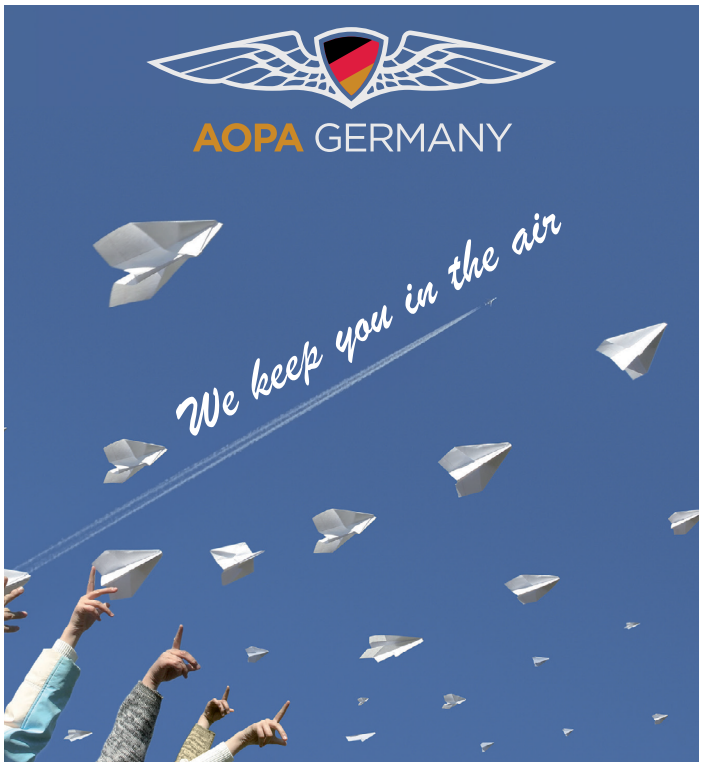


Abb. 8: Online Dokumentation Hagen © Hans J. Benfer

Dank der Mitwirkung aller Beteiligten und Unterstützung der Flugsicherung konnte die Dokumentation mit 36.000 Luftbildern in nur 6h erfolgreich abgeschlossen und die Ergebnisse nach weiteren 72h in digitaler Form für die Auswertung bereitgestellt werden.

Die Bilder dokumentieren nicht nur das Ausmaß der Zerstörung, sie können darüber hinaus für eine dreidimensionale Analyse eingesetzt werden. Die moderne Luftbildvermessung ermöglicht dank vollständig digitalisierter Workflows eine schnelle, präzise und detaillierte Bestandsanalyse.

© Hans Joachim Benfer



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

www.aopa.de

AOPA-Germany - Verband der Allgemeinen Luftfahrt e. V.
Flugplatz, Haus 10
63329 Egelsbach I Deutschland

Email: info@aopa.de
Telefon: 0049 6103-42081
Telefax: 0049 6103-42083

Wenn jemand eine („Dienst")-Reise tut, so kann er was erzählen…



Rachel McKay

Heute möchte ich eine kleine Serie hier in der GAN beginnen und persönliche Erfahrungen schildern. Es muss ja nicht jeder (s) ein Rad neu erfinden. Für Fragen stehe ich gerne am Telefon oder per Video-Meeting zur Verfügung.

Mein heutiges und erstes Thema soll das **Formblatt „A1"** sein. Allerdings, wer sich mit den Rechtsvorschriften der sozialen Sicherheit gem. EU Verordnung Nr. 882/2004 und N. 987/2009 bestens auskennt, darf auch gerne weiterblättern.

Beginnen wir von vorne. Ich hatte bis zum letzten Jahr noch ein Büro beim AirService-Basel am Basler Flughafen. Durch Corona und Kostenreduzierung habe ich das nun (leider) im vergangenen Jahr aufgelöst. Es war aber rückblickend schon sehr praktisch und sparte mir viel Reisezeit. Besonders für meine Arbeit an Luftfahrzeugen die sich z.B. bei AMAC oder bei Jet Aviation in einem größeren Wartungsereignis, Aus-/Umrüstung befanden oder u.U. durch eine PPI (Pre-Buy Inspection) gingen.

Zusätzlich, bis vor ca. fünf Jahren wohnten wir auch in dem Basler Vorort Riehen und auf dem Weg in mein Hangar-Büro fuhr ich arbeitstäglich, wenn nicht gerade auf Reisen, eine Strecke durch die Schweiz, Deutschland, Frankreich, Schweiz oder auch Schweiz, Deutschland Schweiz, je nach Lust und morgendlicher oder abendlicher Staulage. Es kam auch immer wieder mal zu Kontrollen des Fahrzeuges oder meines Aktenkoffers durch den einen oder anderen Zöllner. Das führte dazu, dass ich (durch Erklärungen genervt) irgendwann keinerlei Papiere oder Dokumente in Form von Luftfahrzeugunterlagen oder gar Verträgen (APA/LOI) mehr mit mir führte. Der Nicht-Kundige hätte evtl. falsche Rückschlüsse ziehen können. Da fällt mir ein, dass ich bei einer Flugzeugübergabe an den neuen Eigentümer auf der Insel Jersey im Ärmelkanal, einmal stundenlang vom dortigen Zoll festgesetzt wurde. Ich merke gerade, ich schweife ab. Über diese Hintergründe und Begebenheit gerne mehr ein anderes Mal.

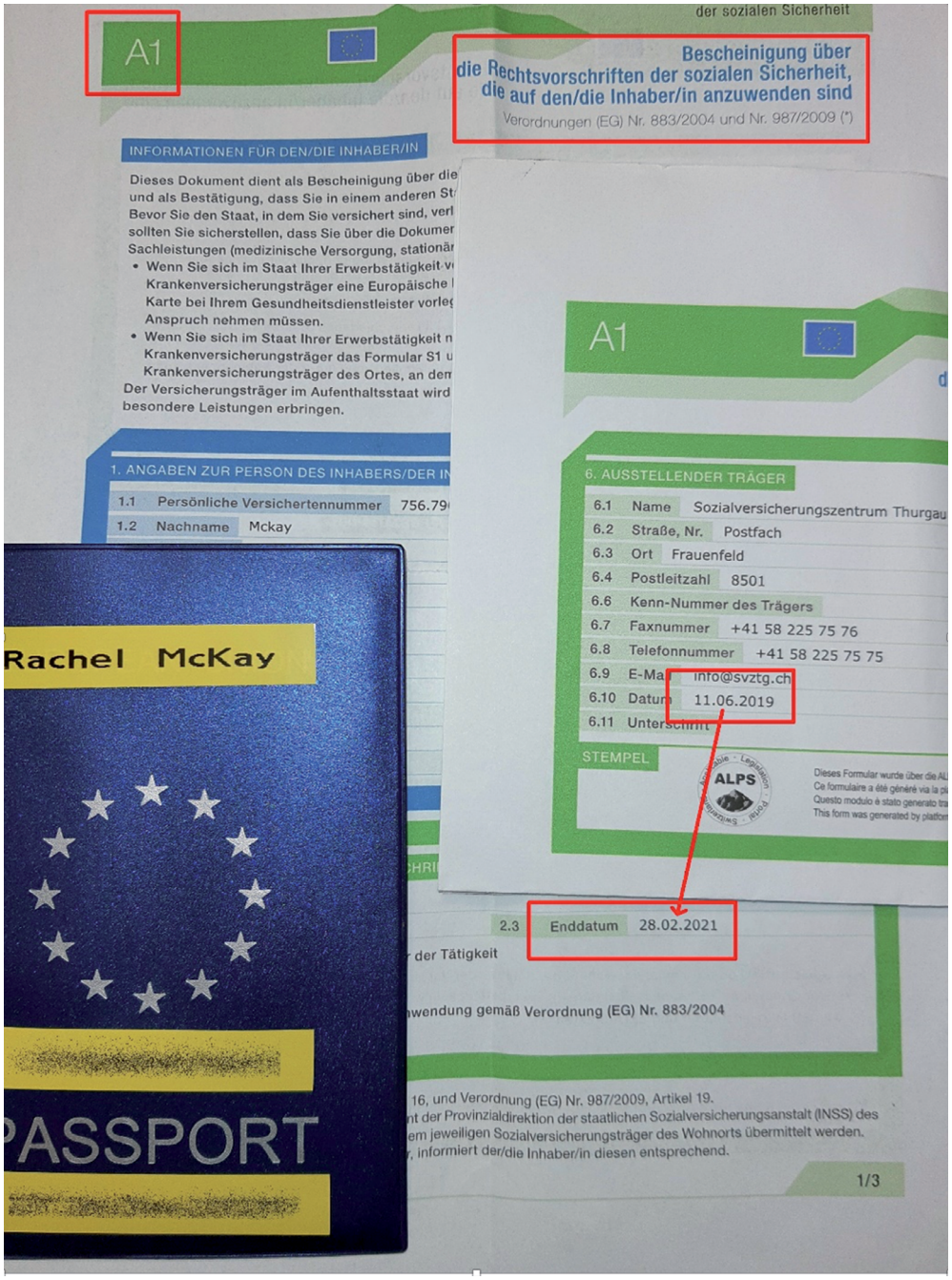


Abb. 1: Photo © Rachel McKay

Zurück zu meinen Grenzüberschreitungen innerhalb des EU-Raumes, hier CH (Schengen) -D-F. Dazu muss man auch wissen, dass der Schweizer Flughafenteil ein CH-Zollbezirk ist, der sich auf französischem Grund und Boden befindet. Schweizer Firmen am Flughafen oder im Zollbereich haben daher ihren legalen Firmensitz zumeist in Basel-Stadt gemeldet. Arbeits- und steuerrechtliche Fragen waren eine lange Zeit gewissen Unwägbarkeiten unterworfen, insbesonders das französische Interesse nach Steuereinnahmen war immanent im Raum.

Zurück zum **„A1-Formblatt"**. Vor ca. drei Jahren habe ich mich nach einer Flugzeugbegehung bei Jet Aviation in deren Piloten-

lounge begeben um einen Kaffee und ein Wasser zu trinken. Wie so oft kommt man mit den dort ebenfalls weilenden Kollegen ins Gespräch. Ein ebenfalls zwischen den Grenzen „Pendelnder" fragte mich, „…, ob ich denn das Blatt A1 schön hätte?". Ich muss wohl damals ziemlich blond geschaut haben, außer der „Form One", sagt mir das absolut nichts. Nun, der Kollege meinte jedenfalls, „… *Das kann ziemlich teuer für dich werden, wenn du nicht nachweisen kannst, wo du deine Sozialversicherungsbeiträge entrichtest. Denn du arbeitest ja nicht in deinem Heimatland, sondern ggf. in einem anderen Sozialversicherungsbeitragsgebiet".*

Das leuchtete mir sofort ein.

Noch am selben Tag gab ich bei Google den Suchbegriff „A1 Sozialversicherung" ein:

Die wichtigste Frage: **Was ist mit einem Mitarbeiter oder Selbstständigen der innerhalb der Europäischen Union oder des Schengen-Raumes im Rahmen seiner Erwerbstätigkeit oder Entsendung grenzüberschreitend tätig wird?**

Ich werde kurz formell durch den Hinweis auf die: **Handhabung der Bescheinigung A1 bei kurzfristig anberaumten und kurzzeitigen Tätigkeiten im EU-Ausland, den EWR-Staaten Island, Liechtenstein und Norwegen sowie der Schweiz.**

Die Verordnungen gelten in den EU-Staaten Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn, Zypern.

Die Regelungen gelten für Unionsbürger (Staatsangehörige der EU-Staaten). Nach der Verordnung (EU) 1231/2010 sind sie auch auf Drittstaatsangehörige anzuwenden, die legal in einem EU-Mitgliedstaat wohnen. Ausnahmen gibt es in Bezug auf Dänemark und Großbritannien. Für Flugbesatzungsmitglieder gelten ggf. zusätzliche Vorschriften. Art. 11 Abs. 5 VO (EG) 883/2004; Art. 14 Abs. 5a VO (EG) 987/2009.

Dazu ist wichtig zu verstehen und zu wissen: Grundsätzlich gelten für alle Personen die Rechtsvorschriften des Mitgliedsstaats, in dem sie arbeiten. „Sind Arbeitnehmer nur vorübergehend in einem anderen EU-Mitgliedsland tätig (sogenannte Entsendung), gilt jedoch ausnahmsweise weiterhin das Recht des Entsende Staats". Mit einer A1-Bescheinigung können Arbeitnehmer und andere Erwerbstätige nachweisen, ob für sie das Recht des Wohn Staates (Entsende Staates) oder die Vorschriften eines ausländischen Staates maßgebend sind.

Die A1-Bescheinigung dokumentiert in diesen Fällen, dass die im Ausland erwerbstätige Person weiter dem jeweiligen Entsendeland Recht unterliegt.

Für mich praktischerweise also, wenn ich z.B. in Stansted, Jersey, Le Bourget, Verona, Tallinn Hamburg, Biggin Hill, Düsseldorf, Nürnberg etc. tätig würde, habe ich den Nachweis meine Sozialversicherungsbeiträge in meinem Wohn Heimatland, der Schweiz, entrichtet zu haben.

D.h. in meiner Reise Dokumenten Börse befinden sich immer in meinem Reisepass zwei gefaltete DIN-A4-Blätter „A1" (drei Seiten).

Der Vorteil: Falls es zu einer Kontrolle kommt, kann ich nachweisen, dass ich meiner Beitragspflicht nachkomme und vermeide Strafzahlungen oder die gleichzeitige Erhebung einer Beitragszahlung (>vierstellig) in dem gerade befindlichen Mitgliedstaat. D.h. ein Wechsel zwischen den Sozialversicherungssystemen und Doppelmeldungen und Zahlungen werden dadurch vermieden.

Grundsätzlich gilt die Verordnung für alle entsandten Arbeitnehmer, Beamte, auch Selbstständige oder Freiberufler so wie mich, die von ihrem Heimatstaat in einen anderen Vertragsstaat entsandt werden und Personen, die in mehreren EWR-Staaten und/oder der Schweiz arbeiten. Auf Sonderfälle gehe ich hier nicht weiter ein.

Zuständig für das Ausstellen des Dokuments ist jeweils die Krankenkasse des Arbeitnehmers, der ins Ausland entsandt werden soll. Titel des Formulars ist „Entsendung einer abhängig beschäftigten Person in einen anderen Mitgliedstaat" und muss vom Arbeitgeber oder vom Selbstständigen selbst ausgefüllt werden. Das Dokument sollte logischerweise vor der geplanten Entsendung ausgefüllt, übermittelt und zurückerhalten sein. Bei mir hat es so ca. drei Wochen gedauert und kam formlos per E-Mail an mich zurück.

Wichtig ist noch anzumerken, dass die A1-Bescheinigung zeitlich begrenzt ist bei einer maximalen Gültigkeit von zwei Jahren (siehe Abb.1 linke Seite, mein abgelaufenes Dokument).

Es ist, wie zuvor erwähnt, immer „am Mann" zu führen und sollte bei Kontrollen griffbereit sein. Frankreich oder Italien verlangen ggf. noch zusätzliche Verpflichtungen, da diese Regelung (natürlich) nicht europäisch harmonisiert ist.

Abschließend noch mein üblicher Disclaimer: Ich gebe keine Rechts- und Steuerberatung. Zu diesem Thema bitte den jeweiligen Fachmann oder die Fachfrau fragen. Diese obige Schilderung war mein persönlicher Erfahrungsbeitrag.

Hoffe damit gedient zu haben und einige finanzielle Risiken im Auslandseinsatz minimiert zu haben. Ich wünsche allzeit gutes und sicheres Reisen.

Eure Rachel

© Rachel McKay
rachel@mckay-aircraft.expert



Interview mit LSV John Brown



John Brown

Interview mit LSV John Brown

1). Herr Brown, Sie haben drei neue Bücher über die Frühluftfahrt geschrieben, warum?

Wie jeder in der Luftfahrt, kannte ich die Geschichte der Gebrüder Wright. So soll unsere Branche entstanden sein. Als ich mir jedoch die Geschichtsbücher näher angesehen habe, fiel mir als Sachverständiger auf, dass sich da einiges mit der Flugphysik nicht deckt. Das darf nicht so bleiben.

2). Wie ist das denn Ihrer Meinung nach passiert?

Historiker wenden eine fehlerhafte Methodik zur Wahrheitsermittlung an. Sie ist stark hierarchisch, vom Gruppenzwang geprägt, und stützt sich vorliegend auf Parteienvorträge, die jedoch überwiegend unsubstantiiert sind. Ein Sachverständiger hingegen, hält sich an Beweisregeln. Ich habe noch keinen Historiker kennengelernt, der diese kennt. Demnach ist die bisherige Erzählung zur Entstehung der Luftfahrt eher Glaubensbekenntnis, als Wissenschaft.

3). Können Sie mir ein Beispiel geben?

Gerne. Mehrere sogar. Das Flugzeug der Wrights von 1903 ist erhalten geblieben. Es gibt zudem zeitgenössische Fotos davon. Es ist also sowohl direkt am Gerät, als auch auf der Grundlage von Fotos messbar. Und es war messbar nicht flugfähig. Es handelt sich dabei um keinen Grenzfall. Schwerpunkt, Druckpunkt und Neutralpunkt stehen im krassen Missverhältnis zueinander. Niemand hätte nur annähernd das Reaktionsvermögen, um dieses Flugzeug zu fliegen. Es war wie ein Pfeil, das rückwärts aus einem Bogen geschossen wurde. An den späteren Änderungen am Flugzeug in den Jahren 1905 und 1908 erkennt man, was 1903 falsch war. Dieses Flugzeug ist nie geflogen. Im berühmten Foto sieht man das gleiche wie wenn ein Kind beim Sprung ins Wasser abgeknipst wird – einen ballistischen Pfad. Im Tagebuch der Wrights steht ja, dass es im nächsten Moment kopfüber in den Boden knallte und am Fahrwerk wie am Motor zerbrach. Da steht auch, dass weder die Distanz gemessen noch die Zeit gestoppt wurde. Dass einer damit 40 m weit in 12 Sekunden geflogen sein soll, ist reine Glaubenssache. Die Physik schließt es aus.

Hinzu kommt, dass am Vorflügel die Strömung bereits bei gemessenen sechs Grad Anstellwinkel abriss. Im berühmten Foto sind jedoch mindestens 20 – eher 30 – Grad zu sehen. Das berühmte Foto zeigt also einen Strömungsabriss beim Start.

Schon 2013 habe ich auf diese Missstände hingewiesen. Die Historiker können aber nicht zurück. Sie sind in ihrer Methodik gefangen. Sie zitieren weiter aus ihren peer-reviewed'n Sekundärquellen. Wie in der Religion so auch hier betonen sie, „es steht so geschrieben". Viele von Ihnen haben weder eine flugtechnische noch eine naturwissenschaftliche Ausbildung und können diese Missstände daher weder erkennen noch verstehen. Man sollte jedoch erwarten können, dass diejenigen, die die Entstehungsgeschichte des Flugzeugs schreiben, wenigstens wissen, wie ein Flugzeug fliegt.

Ein aktuelles Beispiel aus Band I meiner neuen Bücherserie ist die Propeller-Theorie. In der Chanute-Korrespondenz (einer Sammlung, in der Historiker seit beinahe einem Jahrhundert intensiv herum stöbern), befindet sich acht Jahre vor den Wrights nicht nur eine zutreffende Beschreibung der Propellertheorie, sondern auch eine Zeichnung davon, wie sie heute jeder Flugschüler sofort wiedererkennen würde. Und doch lesen die Historiker daran vorbei und schreiben diese Erfindung den Wrights acht Jahre später zu.
Wollen Sie weitere Beispiele hören?

4). Gerne. Gerade unsere Leserschaft interessiert sich dafür.

Betrug war auch im Spiel. Als angeblichen Beweis für einen vierten Flug 1903 in Kitty Hawk über eine Distanz von 840 Fuß bot Orville Wright ein Foto von einem Flugzeug auf dem Sandboden vor der Startschiene an. Abgesehen von der Unstimmigkeit, ein Foto von einem Flugzeug auf dem Boden als Beweis für einen Flug anzubieten, ergeben drei unterschiedliche unter Sachverständigen geläufigen Messmethoden (Triangulation, algebraische Progression, und fotometrische Nachstellung), dass das Flugzeug ca. 280 Fuß von der Startschiene entfernt lag. Eine nähere Untersuchung ergibt vielmehr, dass es sich dabei wahrscheinlich um ein Foto von der Maschine aus 1908 handelt – fünf Jahre später. Handschriftlich notierte Wright jedoch auf der Rückseite, dass es einen 840-Fuß Flug von 1903 zeigt. Er wusste mit Sicherheit, dass seine Beschreibung falsch war.

Noch deutlicher war der Betrug im Jahre 1924 in Dayton. Da ließ Wright das Flugzeug von 1903 auf einer Flugschau wieder fliegen. Die Menge jubelte. Aber ein aufmerksamer Reporter stellte ihn und fragte, „das ist doch die Maschine von 1911, oder?". Wright gab zu, dass es die spätere Maschine war. Sechs Monate später behauptete er jedoch in einem Interview in New York, dass sie die Maschine von 1903 war.

Moderne Sachverständige hätten Wright als Betrüger überführt. Schließlich haben weder Wright noch seine Sykophanten damit gerechnet, dass eine Zeit kommen würde, in der Wrights Aussagen sekundenschnell über ein weltweites Computernetzwerk gesammelt und einander gegenüber gestellt werden könnten.

Es gibt neue Ermittlungswerkzeuge. Fehler werden aufgedeckt. Diese müssen korrigiert werden. Aber keiner traut sich.

5). Das sind erschütternde Aussagen.

Erschütternd ist untertrieben. Es kommt noch schlimmer. Bis 1976 hielt die Smithsonian Institution – das ist das Bundesmuseum der USA – geheim, dass bis heute ein Vertrag mit den Wright-Erben in Kraft ist, den das Museum (und seine über 200 Filialen und Konsortialpartner) dazu zwingt, stets zu behaupten, dass die Gebrüder Wright als Erste geflogen sind. Die Historiker kennen diesen unethischen Vertrag. Und sie tun was in keiner anderen Branche denkbar wäre… sie nehmen ihn Schulter-zuckend wie die zehn Gebote hin.

Wenn die Wrights wirklich die Ersten waren, frage ich mich, warum sie denn überhaupt einen zivilrechtlichen Vertrag benötigt

hätten? Ich habe Direktor Heckl vom Deutschen Museum schon 2016 vor Fachpublikum aufgefordert, sich von diesem Vertrag zu distanzieren. Bis heute kam keine Reaktion, außer mich vor Dritten auf einer Folgeveranstaltung persönlich zu beleidigen, und meine Qualifikation in Frage zu stellen. Mir liegen hierzu eidesstattliche Versicherungen von Personen aus einer Partei, die im Bundestag vertreten ist, vor.

6). Ein Vertrag, der die Geschichte regelt?

Als Terra-X/ZDF über mein erstes Buch 2016 einen Dokumentarfilm drehte, erzählte der Chefhistoriker der Smithsonian freimutig in die Kamera, dass er diesen Vertrag gut findet, und dass er in Kraft bleiben soll.
Als ich in den Besitzt eines Schreibens kam, in dem besagter Chefhistoriker selber schwarz-auf-weiß zugab, dass die Wrights 1903 in Kitty Hawk wahrscheinlich nicht wirklich geflogen sind, hat die Historiker-Gemeinde den Brief nicht wahrhaben wollen und ging zur Tagesordnung über. Ich sage es noch einmal; wir haben es hier mit einer Glaubensgemeinschaft zu tun. Und es ist beschämend, dass überhaupt jemand, geschweige denn das Deutsche Museum, bei so etwas mitmacht.

7). Wie steht denn das Deutsche Museum konkret dazu?

[tiefes Ausatmen] Der bayerische Innenminister ließ 2016 ein Symposium im Deutschen Museum ausrichten. Zusammen mit zwei Sachverständiger-Kollegen sollte ich drei Rednern des Deutschen Museums gegenüberstehen.
Offenbar aus Angst davor, in Erklärungsnot zu kommen, sagte der vorhin erwähnte Smithsonian-Chefhistoriker 72 Stunden vorher ab. Der Erstredner fürs Museum fand also nicht statt. Und bei rollenden ZDF-Kameras verließ dessen Zweitredner während meiner Rede fluchend den Saal und beschimpfte mich "Arschloch", weil ich ihn mit einer früheren Aussage zitierte, in der er selber die Position des Museums in Frage stellte. Als er dann die Bühne betrat, überschritt er seine Redezeit ums Dreifache, redete völlig am Thema vorbei und musste physisch unterbrochen werden – ja, es gingen Leute dazwischen – , als er anfing, über die Messerschmidt 262 zu reden. Theaterreif. Es war aber dessen Drittredner, der den Bock schoss.
Besagter Drittredner ist Zweirad-Mechaniker und in der Museumswerkstatt angestellt… Sie staunen…. [fragender Blick]
Wissen Sie wie er den Job bekam?

8). Erzählen Sie mal. Bin gespannt.

Soll ich das wirklich? Das hat wenig mit meinen neuen Büchern, aber viel mit dem Umfeld und den Missständen zu tun.
Nun gut. Er bekam den Job, weil sein Vorgänger wegen des Besitzes von Kinderpornografie vom Dienst suspendiert wurde. Der Suspendierte behauptete, das Museum wollte ihn fortbeschäftigen, habe sich aber, als das Ganze in der Lokalpresse öffentlich wurde, an die Abmachung nicht gehalten.
Wie auch immer, sein Nachfolger – der Zweirad-Mechaniker – sprach über Gustav Weißkopf, einen Flugpionier, der – so die aktuelle Beweislage nach meinem Verständnis – vor den Wrights im Jahre 1901 flog. Eines der Hauptargumente des Museumsmitarbeiters war, dass es ein Foto von der Erprobung eines völlig anderen, dreimal so großen Flugzeugs fünf Jahre später im Jahre 1906 gibt, auf welchem man eine Verformung einer Flügelspitze sieht. Darum könne man, so er, folgern, dass der Flügel der Maschine von 1901 zu schwach war.
Ich stelle mir vor, was mit mir als Sachverständiger passieren würde, wenn ich bei einer gerichtlichen Stellungnahme, ob ein Flug stattgefunden habe, so argumentieren würde: „Ach, wissen Sie, es gab jede Menge Zeugen des Fluges. Die halte ich aber alle pauschal für unglaubwürdig. Der Flug wurde mit Nachbauten auch öfter wiederholt. Das halte ich aber alles für unwichtig. Was ich wichtig finde war eine ganz andere Maschine fünf Jahre später…“ schon an diesem Punkt würde mich das Gericht hochkant raus schmeißen. Das ist schlicht unseriös. Es saßen aber Historiker im Saal, die dieses Argument gut fanden und nickten. Man kann es meines Wissens immer noch als Video auf der Website des Deutschen Museums bestaunen. Peinlich.

9). Was haben Ihre Bücher damit zu tun?

Mit meinen neuen Büchern bezwecke ich, andere Stimmen aus der Fachwelt in die Lage zu versetzen, ohne großen Forschungsaufwand das Thema zu erkunden, und Stellung zu beziehen. Es sollen sich mehrere Stimmen erheben. Denn, die Historiker sind wie Lemminge, die nicht wissen, wem sie folgen sollen. Einige haben Zweifel, trauen sich aber nicht, etwas zu sagen. Sie sehen ja, wie die Meute reagiert. Und das Deutsche Museum ist – zumindest nach meiner Erfahrung – unter der jetzigen Leitung für Fakten nicht empfänglich. Es wird sich, ob aus Nichtwissen, Rechthaberei, oder Einschüchterung, solange es kann, an der jetzigen Erzählung halten, und sich nur politischem Druck beugen. Dieser muss aus der Fachwelt kommen.
Die Bücher sind Nachschlagewerke. Sie enthalten Primärquellen samt Übersetzungen ins Deutsche. Nebenher gibt es Biografien zu den Personen, die in den Dokumenten namentlich erwähnt werden. Es gibt keine Erzählung von mir. Ich will niemandem eine Meinung vorgeben. Ich beschränke mich auf fachliche Kommentare. So kann der Leser alles über den Flugpionier Gustav Weißkopf ungefiltert erfahren und seine eigene Meinung darüber bilden, ob dieser im Jahre 1901 vor den Wrights flog.

10). Was sind denn für Sie die wichtigsten Erkenntnisse aus den Büchern?

Ich persönlich habe zwei übergeordnete Erkenntnisse aus dieser Forschungsarbeit gewonnen.

SEIT 1965
Piloten-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
CAO.0081/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

Zum einen wurde das Flugzeug im Nordosten der USA in der Region New England erfunden – nicht in der Provinzstadt Dayton, Ohio, und schon gar nicht in Kitty Hawk. In Boston gab es ab 1895 die Boston Aeronautical Society, wobei diese Bezeichnung irreführend ist. Das war ein internationaler Verein, dem Forscher u.a. aus England, Australien, Frankreich, Dänemark und Deutschland angehörten. Zu den 23 Mitgliedern und Assoziierten zählten 11 Professoren, 9 Ingenieure, 6 Physiker, 6 Fakultätsleiter, 3 Vorstände der Universitäten Harvard und M.I.T., sowie 2 Behördenchefs (jeweils von der Smithsonian Institution und dem Bundeswetteramt der USA). Sechs davon haben Lilienthal in Berlin besucht, mehrere andere korrespondierten mit ihm. Drei davon waren später in Kitty Hawk bei den Wrights und ein vierter hat seine Maschine neben jener der Wrights in Kitty Hawk testen lassen. Aus diesem Umfeld gingen zwei Personen hervor, die vor den Wrights in einem Motorflugzeug flogen.
Zum anderen wurde noch keine Geschichte über die Entstehung der Luftfahrt geschrieben. Eine Anekdote macht klar, wie das lief: Bis 1942 erkannte die Smithsonian Institution ihren eigenen Direktor Langley als ersten Motorflieger an. Dann, ohne Untersuchung, wurden plötzlich die Wrights als die Ersten anerkannt. Alles basierte auf die Erzählung der Wrights und wurde mehr oder minder aus deren eigenen Veröffentlichungen abgeschrieben. Es war Orville Wright, der bereits ab September 1908 anfing, selbstverherrlichende Artikel und Bücher, etwa mit dem Titel, „wie wir das Flugzeug erfanden", usw.. zu veröffentlichen. Als dann Jahrzehnte später andere Anspruch auf den ersten Motorflug erhoben, wurde Wright sehr aktiv und diktierte eine Autobiografie, die 1943 veröffentlicht wurde. Um das klarzustellen, es wurde viel über die Gründerzeit ab 1908, aber ganz wenig über die Zeit davor, in der das Flugzeug eigentlich erfunden wurde, geschrieben. Hierüber enthält beinahe jedes Geschichtsbuch eine Art Mantra, die lautet: „es gab viele, die es versucht haben und scheiterten, dann kamen die Wrights". Das ist so nicht richtig.
An dieser Stelle will ich ausnahmsweise die Luftfahrt-Historiker in Schutz nehmen. Mit den Mitteln von damals wäre es unmöglich gewesen, innerhalb einer gewöhnlichen Lebensspanne, das Thema angemessen zu recherchieren. Heutzutage kann man Archive weltweit vom Computer aus durchsuchen. Damals gab es nur die Option, die Story der Wrights zu glauben, oder in zahlreiche Archive zu fahren und auf Gut-Glück zu suchen. Das war in etwa wie Archäologie ohne Drohnen- und Satellitenbilder. Man hat lediglich an den bekannten Stellen gesucht. Alles andere blieb unentdeckt.

11). Die Luftfahrtgeschichte muss also neu geschrieben werden?

Deren Anfänge, ja. Ich meine „ja" im Sinne von überhaupt neu, statt Revision. Ich denke Orville Wright war selbst am meisten überrascht, als seine Firmenbroschüren zur Geschichte erklärt wurden.
Ich konnte in der Pandemie-Zeit fast rund um die Uhr recherchieren. Und trotz der leistungsstarken digitalen Suchwerkzeuge, die heute zur Verfügung stehen, konnte ich nur ansatzweise die Fülle an Geschichte, die es abseits der Wrights vor 1904 gibt, aufdecken. Die Tür ist erst aufgestoßen. Andere werden folgen, die ebenfalls daran forschen.
Ein wichtiger Ausgangspunkt ist die Boston Aeronautical Society [BAS]. Sie hat zahlreiche unterschiedliche Segelflugzeuge gebaut und getestet, von denen man in keinem Geschichtsbuch irgendetwas liest. Nach und nach finde ich Fotos davon, eines sogar im Museum in meiner Heimatstadt in Sydney/Australien. Wrightaffine Forscher stellen mir dabei Steine in den Weg. In einem Fall wurde in mühsamer Kleinarbeit aus einem Dokument ein Absatz gelöscht, der auf Fotos von BAS-Segelfliegern hinweist, offenbar im Versuch, mich auf eine falsche Fährte zu führen.
Die BAS stand mit dem deutschen Forscher Otto Lilienthal in Kontakt. Seine Geräte wurden vielfach in New England nachgebaut, bzw. dorthin verkauft. Wäre Lilienthal nicht gestorben, so wäre er nach Boston gereist. Das war fest geplant. Was es jedoch bislang über die BAS in den Geschichtsbüchern zu lesen gibt, passt auf zwei bis drei Seiten.
Die Wrights fanden für nur ganz wenige Ihrer Vorgänger positive Worte. Die hervorstechendsten unter ihnen waren mit der BAS eng verbunden: Octave Chanute war Ehrenmitglied, James Means war BAS-Gründer, und Otto Lilienthal wurde in Amerika durch Means vertreten. Aber auch hier gibt es Missstände. Fälschlicherweise erklärten die Wrights die Auftriebstabellen von Lilienthal für fehlerhaft, weil die Wrights offenbar selber nicht kapierten, dass unterschiedliche Flügelprofile unterschiedliche Auftriebskraft erzeugen. Und am Ende seines Lebens distanzierte sich Chanute von den Wrights und ließ sich als Sachverständiger vor Gericht laden, um gegen die Wrights auszusagen, dass deren Patent ungültig war, da andere vor ihnen längst alles erfunden hatten. Immerhin steht im Patent der Wrights, dass ein Flugzeug aufgrund des Einwirkens des Luftstroms auf die Unterseite des Flügels fliegt.

12). Auf die Unterseite?

Ja, Sie haben richtig gehört… auf die Unterseite. Historikern ist es nicht einmal aufgefallen, dass die physikalische Grundlage, weshalb ein Flugzeug fliegt, im Kerndokument der Wrights vollkommen falsch dargestellt wurde. Das kann zwar egal sein, was ihre Flüge betrifft. Es ist aber in dem Moment nicht egal, wenn Historiker den Wrights die Erfindung diverser physikalischen Prinzipien des Fliegens zuerkennen.

13). Entschuldigung, ich habe Sie unterbrochen. Wo waren wir?

Es ging darum, wie die Wrights Freund und Feind beschrieben.
Über Flugpioniere, die Orville Wright nicht mochte, veröffentlichte er übel-gelaunte Hetzschriften. Dazu gehörten Prof. Montgomery aus Kalifornien, Prof. Langley aus Washington, und den Stabs-Mechaniker der BAS, Gustav Weißkopf, der ursprünglich aus Deutschland stammte. Um ihn geht's in meiner Bücher-Serie. In einer dieser Hetzschriften kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs zog Orville Wright massiv über den Deutschen Weißkopf her. Jede einzelne Behauptung darin ist zwar nachweislich falsch, einige beruhen sogar auf eine Urkundenfälschung. Und doch geben Historiker den Inhalt ebendieser Hetzschrift als feststehende Geschichte wieder.
Die Angaben Wrights sind keine unklaren Fälle, über die man diskutieren könnte. Wright bemängelte zum Beispiel, dass ein Journalist, der Augenzeuge eines Fluges von Weißkopf im Jahre 1901 war, seinen Bericht nicht sofort am nächsten Tag, sondern erst vier Tage später am darauf folgenden Sonntag veröffentlichte, weshalb er den Bericht für unglaubwürdig hält. Der Bericht wurde aber sofort in der nächsten Ausgabe veröffentlicht, denn es war eine reine Sonntagszeitung. Wright verdient hier auch kein Nachsehen. Er war selber Verleger zweier eigenen Zeitungen gewesen. Seine Vorwürfe waren reine Lügen. Die Beweise sind klar und deutlich für jeden nachlesbar, der sie sehen will. Und doch zitieren Historiker, wie in einer Kult-Gemeinschaft, hörig aus diesen Versen.

14). Ich will auf den Vertrag zurückkommen, den die Wrights als erste Motorflieger zwangsweise bestimmt. Wie konnte es dazu kommen? Das beschäftigt mich. Wissen Sie dazu mehr?

Freilich. Erneut betrifft es zwar nur das Umfeld, wird aber nicht direkt in den neuen Büchern angesprochen. Mir wird die Frage aber oft gestellt. Es ist recht einfach erklärt.

Lorin, der Bruder von Wilbur und Orville Wright, war Politiker in der Republican Party von Ohio. Dort hatte er 12 Jahre lang ein politisches Amt inne. In dessen Amtszeit wurden Denkmäler für seine Brüder errichtet. Aus der gleichen politischen Partei in der Nachbarstadt Cincinnati stammte jener amerikanische Politiker, der – zumindest was die Ämter betrifft – der Erfolgreichste aller Zeiten war. William Howard Taft war Richter und Politiker zugleich. Als Richter hatte er dem Vater der Wrights das Vermögen einer ganzen Kirche zugesprochen. Und als Parteigenosse stand er Lorin sowieso nah.

Als die Wrights ihre ersten Erfolge bei der Kommerzialisierung der Fliegerei erlebten, lud sie Taft ins Weiße Haus ein, wo er ihnen als frisch gewählter US-Präsident goldene Verdienstorden um den Hals hing. (Zuvor hatte ein Parteifreund, der ohne Rechtserfahrung zum Richter ernannt wurde, den Wrights ihr Patent zugesprochen.)

Später wurde Taft als Präsident a.D. zum Obersten Richter des Supreme Court ernannt, und damit automatisch zum Aufsichtsratsvorsitzenden der Smithsonian Institution. (Er ist die einzige Person, die jemals beide Ämter innehatte.) Sofort schrieb ihn Orville Wright an und beklagte – zu Recht – dass die Smithsonian Institution ihren eigenen Direktor, Langley, dessen Maschine nie flog, als ersten Motorflieger anerkannten. Um diese Zeit verschwand im „Taft's" Museum die Beschriftungstafel an der Langley-Maschine, die diese als erstes erfolgreiches Flugzeug kennzeichnete. Damit wurde der Wechsel zur Anerkennung der Wrights eingeleitet. Nach dem Tode Tafts ging die Lobbyarbeit weiter. Während des zweiten Weltkriegs wurde offiziell festgestellt, dass Langley nicht der Erste war. Aber statt eine Untersuchung einzuleiten wurden kurzerhand die Wrights zu den Ersten erklärt. Andere Pioniere – vor allem Deutsche – wurden nicht berücksichtigt. Das ganze wurde politisch im verrauchten Hinterzimmer ausgehandelt. Als Orville Wright starb, setzte der Nachlassverwalter (ein Familienmitglied) dessen Bedingungen durch. Ein paar Millionen Dollar Erbschaftssteuer waren auch im Spiel. Anfangs weigerte sich die Smithsonian, den Vertrag zu unterschreiben. Im November 1948 gab sie nach.

15). Also, eine politische Entscheidung?

Politisch gewiss, aber auch im wirtschaftlichen und nationalen Kontext zu sehen. Amerikaner haben hier oft einen anderen Blick darauf. Bill Gates erzielte den wirtschaftlichen Erfolg mit Computern, Steve Jobs mit Smartphones, und die Gebrüder Wright mit Flugzeugen. Wer davor die eigentliche Erfindung gemacht hat, oder der Erste war, ist kaum von Interesse. Die Kommerzialisierung und der Erfolg – auch das Sichern der Patente – stehen im Vordergrund, nicht die geistige Leistung. Die häufigste Frage, die ich von Amerikanern in Bezug auf die Pioniere vor den Wrights höre, ist, warum haben sie nicht weiter gemacht und ihre Erfindung zum wirtschaftlichen Erfolg begleitet? Viele amerikanische Historiker führen dies als deren Hauptargument an, um frühere Leistungen zu negieren. Es gibt also nicht nur eine unterschiedliche Wahrheitsfindungs-Methodik, sondern auch eine unterschiedliche Zielsetzung. Und über alles steht die nationale Komponente. Die Wrights wurden zu Nationalhelden hochstilisiert. Sie werden überall als Beispiele des amerikanischen Erfindergeists gefeiert. Was bedeutet es für die amerikanische Nation, wenn das alles so nicht stimmt? Es ist zwar nicht meine Aufgabe, darüber zu urteilen. Ich will aber versuchen zu verstehen, woher und warum der Gegenwind weht.

16). Und was erwartet den Leser Ihrer Bücher?

Die Serie heißt; „Gustav Weißkopf. Die Fakten." Wer das Buch, „The Papers of Wilbur and Orville Wright" kennt, ist in etwa mit dem Format vertraut. Die Bücher enthalten Primärquellen, die aus zeitgenössischer Sicht zusammen eine Geschichte ergeben. Der Hauptunterschied besteht darin, dass Weißkopf – bis auf einige wenige Briefe, die er an Zeitungen schrieb – keine eigenen Schreiben oder Pläne hinterließ. Wie bei Lilienthal, schmiss seine Witwe alles weg. Band I behandelt seine Zeit als Stabsmechaniker für die Aeronautical Society in Boston und schließt mit Berichten über Weißkopfs 19. Maschine in Pittsburgh sowie dem Brief von Wilbur Wright an die Smithsonian, in dem er ankündigt, vielleicht irgendwann mit Flugexperimenten anfangen zu wollen, ab. Band II behandelt das eine Jahr von der Planung und Erbauung der Maschine Nr. 21 bis deren ersten langen Motorflug am 14. August 1901. Er enthält Briefe und Planzeichnungen von Weißkopfs Helfern, sowie beeidete Aussagen der vielen Zeugen, die seine Flüge sahen. Enthalten darin ist auch die Hetzschrift von Orville Wright, die neben Primärquellen, die sie widerlegen, dargestellt ist. Der Leser selbst macht die Gegenüberstellung. Band III behandelt die Zeit danach bis zum Kitty Hawk. In dieser Zeit wurde auf der ganzen Welt über Weißkopfs Errungenschaft berichtet. Und damit meine ich wirklich die ganze Welt. Es gibt keinen Erdteil, an dem nicht über Weißkopfs Flug von 1901 berichtet wurde. Zeugenaussagen über weitere Flüge – alles noch vor Kitty Hawk – runden das Werk ab. Selbst für eingefleischte Kenner der Frühluftfahrt wird fast alles neu sein. Aber ich denke, wer sich für die Entstehung des Flugzeugs interessiert, muss das kennen.

© John Brown / GAEA/VdL Redaktion

Amazon, 3. Aug. 2021, EUR 39,99 pro Band
Gustav Weißkopf. Die Fakten. Band I, II & III
Eine Rezension von Reinhard Kircher

Ich würde mich nicht als Experte für die Frühluftfahrt bezeichnen. Wie die meisten kannte ich anfangs nur die Geschichte der Gebrüder Wright. Nachdem ich jedoch ein paar Vorträge von John Brown hörte und einige Artikel von ihm und Joe Bullmer in der GAN las, begann ich – wie viele andere auch – die traditionelle Erzählung in Frage zu stellen.

Auf einmal lagen die drei ersten Bänder des neuen Nachschlagewerks von John Brown über den Flugpionier Gustav Weißkopf auf meinem Schreibtisch: Über 1.000 A4-Seiten! Und ich denke, es geht den meisten Lesern so wie es mir ging: der erste Eindruck ist erschlagend. Denn man ist von der vorherigen Erwartungshaltung geprägt. Da hieß es doch immer, die Beweislage zu Weißkopf wäre so dünn. Man wisse nicht, ob er es gewesen sein könnte, der als Erster flog. Es gäbe dafür nur wenige Belege. Ein erstes staunendes Durchblättern war geeignet, mich schnell aus dieser Haltung zu reißen. Da gibt es wohl eine ganze Menge darüber zu erfahren. Und in den Wochen danach bin ich in die Frühluftfahrt vollends eingetaucht. Nach und nach ist so manche Vorstellung, die ich zu Beginn hatte, zu Recht gerückt worden.

Neben, aber vor allem lange vor den Gebrüdern Wright gab es wirklich sehr viele Forscher, die an einer praktischen Lösung des Flugproblems gearbeitet haben. Das war mir so nicht bewusst.

Und der deutsche Auswanderer Gustav Weißkopf war mitten drin. Zwar beschränkt sich Brown in seinen Büchern auf jene Forscher, die mit Gustav Weißkopf zu tun hatten, man gewinnt trotzdem den Eindruck einer großangelegten, internationalen Forschungsinitiative, die ihren Mittelpunkt in der amerikanischen Stadt Boston hatte.

Weißkopf baute zunächst die Maschinen der anderen, bevor er sich mit eigenen Ideen in New York selbständig machte. Was mich hierbei vor allem beeindruckte, war, wie Weißkopf seine neuen Maschinen immer vor Journalisten vorführte. Im Buch liest man ungefiltert die Worte der Journalisten wie sie damals in der Zeitung standen. Denn Brown hat diese Zeitungsberichte in Kopie abgedruckt. Daneben befindet sich zwar immer eine deutsche Übersetzung. Aber ich lese lieber das Original, um besser nachempfinden zu können, wie die Stimmung damals war. Als englischer Muttersprachler sind zwar Browns idiomatische Übersetzungen einwandfrei. Und doch ist die Skepsis, die Hoffnung, die Angst, schlichtweg das Gefühl des jeweiligen Reporters am besten aus dem Original zu entnehmen.

Nach gut dreihundert Seiten befindet sich der Leser immer noch im neunzehnten Jahrhundert in Pittsburgh, wo Gustav Weißkopf gerade sein erstes manntragendes Flugzeug – seine Maschine Nr. 19 – vollendet hat. Da kommen die Gebrüder Wright das erste Mal ins Spiel. Ohne Kommentar fügt Brown das Schreiben Wilbur Wrights an die Smithsonian Institution in die Reihenfolge der vorgestellten Unterlagen ein. Darin werden Wrights Überlegungen, überhaupt erst mit Flugexperimenten anzufangen, dargelegt. Und da spürte ich das erste Mal Browns subtile Strategie. Die geht voll auf. Dem Leser wird nicht vorgegaukelt, welche Schlüsse er ziehen soll. Aber, wer zuvor seitenweise über die Entwicklungen Weißkopfs liest, dann plötzlich erkennt, dass die Wrights noch nicht einmal angefangen hatten, braucht keine Anleitung. Die Erkenntnis bleibt so viel besser haften, wenn man sie als Leser selber gewinnt: Weißkopf war den Wrights weit voraus. Leise vor sich hin fragt sich der Leser, warum sollte er denn nicht den ersten Motorflug gemacht haben? Die Grundhaltung ändert sich. Längst vergessen sind die abweisenden Kritiken, die man zuvor mit dem Namen Weißkopf immer verbunden hat. Mit diesem Spannungsbogen leitet Brown zum zweiten Band über.

Der zweite Band enthält alles, was man bislang über die Maschine Nr. 21 weiß. Als Eindecker mit Fahrwerk, Heckleitwerk und Zugpropellern macht sie einen modernen Eindruck. Dem Vernehmen nach feiert sie ein immer größer werdender Teil der Luftfahrtgemeinde als erstes erfolgreiches Motorflugzeug. Neben Fotos und Zeichnungen davon gibt es seitenweise Detail-Beschreibungen, die von Weißkopfs Helfern stammen. Man erfährt nebenher, dass der erste Hubschrauber-Pilot der Welt einer der ersten Weißkopf-Forscher war.

Es war nicht meine Aufgabe, wie im Krimi alle Fakten minutiös auszuwerten. Es war für mich einfach unterhaltsam, zu erfahren, wie man im Jahre 1901 ein Flugzeug baute. Es ist aber Browns erklärtes Ansinnen, den Leser in die Lage zu versetzen, eine fachliche Analyse vorzunehmen. Für mich wurde es wieder spannend, als die einzelnen Zeugen zu Wort kamen. Neben deren beeideten Erklärungen, die ich zuvor schon mal gesehen hatte, hat Brown zu jedem Zeugen eine kurze, jeweils neutral gehaltene Biografie geschrieben. Über die Vitaldaten hinaus erfährt der Leser, wie die beruflichen und Familienverhältnisse der Zeugen waren, und in welcher Verbindung sie zu Weißkopf standen. So wurden sie für mich, was ihre Glaubwürdigkeit betrifft, besser einschätzbar.

Band II erreicht seinen Höhepunkt mit dem Augenzeugenbericht des Journalisten, Richard Howell. Vier Tage nach Weißkopfs Jungfernflug wurden auf einer ganzen Seite in der größten Zeitung Connecticuts die Beobachtungen Howells im Detail veröffentlicht. Wer also das Vermächtnis Weißkopfs angreifen will, muss es schaffen, diesen zeitgenössischen Beleg aus dem Weg zu schaffen. Und damit schließt Brown den Band ab.

Diesmal kommt der Wright-Bruder Orville mit einer vernichtenden Kritik zu Wort. Danach folgen seitenweise Belege, die einer nach dem anderen stichhaltig widerlegen, was Wright behauptete. Erneut ist es nicht Brown, der die Argumente vorträgt. Der Leser selbst findet sie in den Dokumenten und gewinnt diese Erkenntnis einmal mehr durch eigene Fleißarbeit. Für mich war erschütternd, wie offenbar im Auftrag Orville Wrights Menschen angesetzt wurden, um einen betagten Zeugen umzustimmen. Es handelte sich dabei um Stanley Beach, der Aeronautik-Redakteur von Amerikas ältestem Wissenschaftsjournal, „Scientific American", war. In mehreren zeitgenössischen Berichten schrieb Beach über die Pionierflüge Weißkopfs, die vor 1904 stattfanden. Korrespondenzen zwischen den Helfern Wrights belegen, wie sich diese zur Fälschung der Aussage Beachs verabredeten, als es ihnen nicht gelang, von ihm eine fertige, unterschriebene Erklärung zu bekommen, in der Weißkopfs Flüge geleugnet werden sollten. Daraus „zitiert" Wright. Der Leser fragt sich, warum? An diesem Punkt begann sich der Eindruck, den ich beim ersten Sichten der über 1.000 Seiten Material hatte, zu festigen. An dieser Geschichte ist mehr dran, als ich zuerst dachte!

Mit dem Versprechen, mehr Zeugen, mehr Flüge und mehr Maschinen vorzustellen, leitet Brown zum dritten Band über. Er liefert. Band III deckt den Zeitraum bis Ende 1903, also bis Kitty Hawk (17. Dez. 1903) ab. Weißkopfs Maschine Nr. 22 – eine Fortentwicklung der Nr. 21 – wird darin vorgestellt. Sie war in allem kräftiger. Ende 1902 verabschiedete sich Weißkopf vom vogelähnlichen Lilienthal-Flügel und besann sich auf eine modernere Bauart. Er baute auch leichtere, leistungsfähigere Benzinmotoren und installierte diese in die neueren Maschinen. Auch damit werden Flüge in zeitgenössischen Medien belegt. Zeitgenössische Enzyklopädien listen Weißkopf als ersten Motorflieger auf.

Man erreicht die letzte Seite. Da erlaubt sich Brown erstmals einen redaktionellen Kommentar. Nach 1.059 Seiten in seinem Abschiedssatz fragt er, warum es denn immer noch Leute gibt, die glauben, dass die Wrights als Erste flogen. Ich bin mir sicher, dass es keinen Leser geben wird, der eine unveränderte Meinung über die Frühluftfahrt beibehält, nachdem er das Werk Browns gelesen hat. Und ich denke, die meisten werden ihm bei seiner Abschlussfrage nickend zustimmen.

Browns Bücher sind eine Art Sonarbild von der Luftfahrt in den Vorgeburtsjahren 1895 bis 1903. Die Mindesterkenntnis, die der durchschnittliche Leser daraus gewinnt, ist dass die tatsächliche Geschichte der Frühluftfahrt viel komplexer ist, als ein „Wunder", der in den Sanddünen von Kitty Hawk geschah. Wie bei fast jeder Erfindung war es auch beim Flugzeug so, dass viele Forscher gleichzeitig daran arbeiteten, und nahezu gleichzeitig das Ziel erreichten. Brown schreibt selbst, dass eine objektive Auswertung der vielen Fakten gerade erst begonnen hat. Jedenfalls sprechen die Fakten, die er in diesen Bändern gesammelt hat, dafür, dass Gustav Weißkopf der erste Motorflieger der Geschichte war.

© GAEA/VdL Redaktion

Buch-Rezension

Klaus Dieter Jaeger

GAN-Redaktion

Gustav Weißkopf. Die Fakten. Band I: Primärquellen für den Zeitraum bis Mai 1897: Brown, John

K. Jaeger
Das Grundwerk, jetzt dazu "Die Fakten Teil 1-3" Rezension aus Deutschland vom 22. August 2021

2016 erschütterte der Luftfahrthistoriker John Brown mit dem Werk „Wer flog zuerst?“ (englische Ausgabe "Who flew first? ") die etablierte Meinung, die Geschichte der Luftfahrt mit dem



motorisierten Erstflug der Gebrüder Wright sei hinreichend belegt.

5 Jahre später legt John Brown mit über 1.000 Seiten in drei Bänden **"Gustav Weißkopf. Die Fakten.“ ("The facts.")** nach. In einer nie dagewesenen Fülle von Belegen und Beweisen offenbart er Weißkopfs Leben, wie auch offensichtlich wird, wie mit Intrigen, Diffamierungen, Schmähschriften, aus Eitelkeiten, wegen großer finanzieller Interessen, nicht zuletzt mit unethischen Verträgen Geschichte geformt wurde. Weil es nicht sein durfte, dass ein nicht standesgemäßer Gustav Weißkopf (Gustav Whitehead) Anerkennung erfuhr. Er war kein Marketingexperte, kein Kaufmann, immer finanziell von anderen abhängig, eben kein Mann des Parketts, ohne einflussreichen Freundeskreis. Dabei waren seine Erkenntnisse, das flugphysikalische und technische Verständnis, und seine Leistungen, wie die Bücher darlegen, wegweisend.

Seit den 1930er Jahren erschienen immer mal wieder Veröffentlichungen über Weißkopf, die das Alleinstellungsmerkmal der Gebr. Wright in Frage stellten. Doch sie konnten sich noch nicht nachhaltig gegen Leugner und Trittbrettfahrer behaupten.



Die zunehmende Digitalisierung der Informationen mit dem nunmehr fast unbeschränkten Zugang zu Quellen und Fakten lässt das bequem eingerichtete angebliche Geschichtswissen, das zum Großteil auf Beeinflussungen durch systematische Indoktrination gründet, bröckeln. Es bedurfte eines John Brown, der diese informellen Quellen mit chirurgischer Akribie aufspürte, der zahllose Vor-Ort-Recherchen unternahm, der nun ein Gesamtwerk vorlegt, das wissenschaftlichen Standards genügt. Eine solche objektive Detailfülle wird Grundlage und Zitat-Referenz neuer Veröffentlichungen und Forschungen.

Er stellt nicht eine These voran sondern legt objektive Fakten vor, die für sich nicht ernsthaft mehr einen anderen Schluss zu lassen, als dass die Gebr. Wright nicht die ersten Motorflieger waren.



Dieses Gesamtwerk wird denen weh tun, die Interesse an dem Fortbestand der geformten Geschichte haben, denen, die ihre Arbeiten, ihr Selbstverständnis, aber auch ihre Reputation und nicht zuletzt ihre finanziellen Interessen gefährdet sehen.

Nicht die Luftfahrtgeschichte muss neu „geschrieben“ werden, die tatsächliche existiert bereits von Anfang an. Sie wird sich durchsetzen. Gustav Weißkopf erfährt spät die ihm zustehende historische Anerkennung. Ein erneutes Vergessenmachen ist nun nicht mehr zu befürchten.

Das Gesamtwerk, das auch in Englisch erschienen ist, ist ein Muss für alle, die Geschichte nicht nur vom Hörensagen anerkennen. Nichts ist faszinierender als die Wahrheit.

© Klaus Dieter Jaeger

Neues aus der Rechtsprechung zur Luftfahrt

I. Luftfrachtführerhaftung nicht gewerblich tätiger Privatpiloten

Monika Thürmer



OLG Hamm, Urteil vom 18. März 2021 - 27 U 34/18 - juris

Auch Privatpiloten können Frachtführer im Sinne von § 45 LuftVG sein und damit nach dieser Vorschrift haften. Denn danach ist der Luftfrachtführer für den Fall, dass ein Fluggast durch einen Unfall an Bord eines Luftfahrzeugs oder beim Ein- oder Aussteigen getötet, körperlich verletzt oder gesundheitlich geschädigt wird, verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen (Absatz 1).

Da die mit Änderungsgesetz vom 10. Juli 2020 in das Gesetz eingefügte Haftungsbeschränkung[1] nicht für Verträge über eine Luftbeförderung gilt, die vor dem 17. Juli 2020 geschlossen wurden, finden sie in dem der Entscheidung des OLG Hamm zugrundeliegenden Fall, in dem die Beförderung im Jahr 2013 stattfand, (noch) keine Anwendung.

1. Sachverhalt

Der Entscheidung liegt zugrunde, dass ein Familienvater den Rücktransport seiner Familie von einer Nordseeinsel zurück auf das Festland organisieren wollte, weil sich seine Frau kurz vor Ende des dort verbrachten Urlaubs verletzt hatte und den PKW der Familie nicht nach Hause fahren konnte. Telefonisch wurde vereinbart, dass der Flug gegen Zahlung von 600 EUR für Hin- und Rückflug bei minutengenauer Abrechnung erfolgen sollte. Auf dem Hinflug flog die Person mit, die anschließend das Familienfahrzeug zurückfahren sollte. Dort wurden dann sieben Personen an Bord genommen, vier der Passagiere waren noch keine zehn Jahre alt. Auf dem Rückflug stürzte das Flugzeug ab, die Ursache ist streitig. Es wurde eine Untersuchung durch die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung - BfU - durchgeführt, die veröffentlicht wurde (Untersuchungsbericht BFU 3X117-13). In diesem wurde als Ergebnis wiedergegeben, der Flugunfall beruhe auf einer nicht ausreichenden Kraftstoffreserve, deren mangelnder Überprüfung und Überwachung während des Fluges, dem Versuch trotz erreichbarer, geeigneter Notgelände den Zielflugplatz zu erreichen und einer falschen Einschätzung der Hindernisfreiheit bzw. deren Höhe.

Bei dem Absturz verstarben der Pilot sowie vier Passagiere, alles Angehörige der späteren Klägerin, die zu diesem Zeitpunkt ein Jahr alt war. Diese und zwei weitere Kinder überlebten den Unfall. Die Klägerin wurde bei dem Unfall schwer verletzt und musste sich mehreren, zum Teil längeren Aufenthalten in diversen Krankenhäusern unterziehen. Die Spätfolgen, die sich für die Klägerin aus dem Schadensereignis ergeben können, sind angesichts des jungen Alters noch nicht völlig absehbar, es wird aber Zeit ihres Lebens ein Dauerschaden mit einem gutachtlich geschätzten zukünftigen Grad der Minderung der Erwerbsfähigkeit von 60 - 80 Prozent bestehen bleiben.

Erstinstanzlich wurde der mit der Klage als Erbe in Anspruch genommene Sohn des Piloten antragsgemäß verurteilt, das OLG Hamm hatte auf die Berufung die Beschränkung der Haftung auf den Nachlass angeordnet und den Urteilsausspruch geringfügig eingeschränkt, diese im Übrigen aber zurückgewiesen (Urteil vom 22. Januar 2019; veröffentlicht in Juris).

Im Fokus der Entscheidung stand neben dem streitigen Abschluss eines Beförderungsvertrags die Frage, ob nicht Kraftstoffmangel bzw. die mangelhafte Überwachung der Kraftstoffreserven, sondern ein technischer Defekt an Motor oder Benzinpumpe ursächlich für den Absturz war. Eine dazu beantragte Beweiserhebung wurde damit abgelehnt, dass dem nur Vermutungen zugrunde lägen, es sich deshalb um Angaben ins Blaue hinein und damit um einen Ausforschungsbeweisantrag handele, dem nicht nachzugehen sei.

Dieses Urteil hatte der Bundesgerichtshof mit Beschluss vom 14. Januar 2020 aufgehoben (- VI ZR 97/19 -, juris) und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das OLG Hamm zurückverwiesen. Er befand, die Anforderungen an eine hinreichende Substantiierung des dem Beklagten obliegenden Entlastungsbeweises nach § 45 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 LuftVG seien überspannt und der angebotene Sachverständigenbeweis zu Unrecht nicht eingeholt worden. Es sei nicht von vornherein ausgeschlossen, dass sich das Berufungsgericht nach Erhebung des angebotenen Sachverständigenbeweises zu dem vom Beklagten vermuteten unverschuldeten Motorschaden die Überzeugung gebildet hätte, dass der Absturz nicht durch ein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen des Piloten, sondern allein durch einen technischen Defekt verursacht worden sei. Es sei nicht von vornherein ausgeschlossen, dass die sachverständige Untersuchung des Motors ergebe, dass eine den Absturz vermeidende Handlungsoption für den Piloten nicht mehr bestanden habe (s. dazu auch Schwenker, jurisPR-BGHZivilR 22/2020 Anm. 5).

Das OLG Hamm hat danach ein schriftliches Gutachten eingeholt. In diesem Sachverständigengutachten wurde ausgeführt, dass die Frage, ob eine Untersuchung des Motors und seiner Komponenten pauschal Erkenntnisse in dem vorliegenden Fall erbringen könne, zwar zu bejahen sei. Diese Untersuchung habe durch die BfU aber technisch sinnvoll bereits stattgefunden und ihm sei telefonisch auf Nachfrage glaubhaft im Detail erläutert worden, dass eine Untersuchung z. B. der Zündkerzen, des Zündmagnetantriebs, des Zustands der Zylinder im Innenraum und des sich freidrehenden Propellers erfolgt sowie andere Details geprüft worden seien, ohne einen zu beanstandenden Mangel an den Komponenten gefunden zu haben und das Ergebnis des Unfalluntersuchungsberichts bestätigt worden.

---

[1] *Der Luftfrachtführer haftet seitdem für jeden Fluggast nur bis zu einem Betrag von 128.821 Rechnungseinheiten, wenn der Schaden nicht durch sein rechtswidriges und schuldhaftes Handeln oder Unterlassen oder das rechts-widrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen seiner Leute verursacht wurde (Absatz 2 Nr. 1) oder der Schaden ausschließlich durch das rechtswidrige und schuldhafte Handeln oder Unterlassen eines Dritten verursacht wurde (Absatz 2 Nr. 2). Im Fall von mehreren Ersatzberechtigten verringern sich in einem solchen Fall die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu diesem Betrag steht (Absatz 3).*

Die unter Einschaltung der für die Ermittlungen zuständigen Staatsanwaltschaft und Kreispolizeibehörde sowie durch die Parteien angestellten Nachforschungen hatten nach den Feststellungen des entscheidenden Senats zuletzt übereinstimmend ergeben, dass der Flugzeugmotor (und seine Komponenten), die der Beklagte ausfindig gemacht haben wollte, durch Verschrottung entsorgt worden sei und daher nicht mehr für eine Untersuchung zur Verfügung stehe.

2. Die erneute Berufungsentscheidung

In seiner erneuten Entscheidung hat das OLG Hamm die Berufung ebenfalls zurückgewiesen.
Da ein Beförderungsvertrag vorliege, sei § 45 LuftVG anwendbar und der Beklagte habe den danach geforderten Entlastungsbeweis nicht führen können.

a) Beförderungsvertrag

Für die Frage der Haftung nach § 45 LuftVG kommt es entscheidend darauf an, ob die jeweilige Beförderung aus Vertrag geschuldet ist, nicht vertraglich vereinbarte Beförderungen scheiden aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift aus. Das betrifft insbesondere solche aus Gefälligkeit, wie der Bundesgerichtshof schon 1983 entschieden hat (BGH, VI ZR 289/81, Urteil vom 05.07.1983, juris Rn. 6 ff.). Es kommt dagegen nicht entscheidend darauf an, ob die Beförderung unentgeltlich erfolgt ist. Maßgeblich ist vielmehr, ob der Empfänger einen Anspruch auf die Leistung hatte und (irgend) ein Entgelt verlangt wurde. Ein solcher Rechtsbindungswille wird in der Regel dann bejaht, wenn der Leistende selbst ein rechtliches oder wirtschaftliches Interesse an der gewährten Leistung hat (so OLG Hamm a.a.O. gestützt auf OLG München, 10 U 2346/15, Urteil vom 04.11.2016, Rn. 27).
Das OLG Hamm hat den Rechtsbindungswillen und damit eine rechtsgeschäftliche Beförderung bejaht, da jedenfalls ein Entgelt vereinbart war. Als unerheblich wurde beurteilt, ob der Pilot einen eigenen Anteil an den Kosten des Fluges tragen sollte oder nicht, da das damit gegebene Interesse an der Beförderung der Passagiere eine Gefälligkeit nach Ansicht des OLG ausschließt. Auch der Umstand, dass einer der Passagiere verletzungsbedingt befördert werden sollte, lässt die Beförderung aus Sicht des OLG nicht als Gefälligkeit im Sinne einer „Nothilfe" erscheinen. Einen wesentlichen Gesichtspunkt stellt bei dieser Bewertung das regelmäßig auf Seiten eines Hobbypiloten vorliegende Interesse an derartigen Flügen dar, weil diesem durch eine Kostenbeteiligung oder Kostenübernahme des Vertragspartners die Möglichkeit eröffnet werde, dem von ihm gewählten Hobby und damit seinem eigenen Vergnügen mit weniger finanziellem Aufwand nachzugehen. Dass die Kosten durch das vereinbarte Entgelt nur zum Teil abgedeckt wurden, steht der Bewertung als Luftbeförderung deshalb nicht entgegen. Anders wird die Situation des „Schnupperfluges" beurteilt, da hierbei das Interesse des Flugzeuginsassen nicht nur hauptsächlich darin besteht, in der Luft befördert zu werden (vgl. BGH, Urteil vom 15. März 2005 – VI ZR 356/03 –, juris).

b) Grund und Umfang der Haftung des verantwortlichen Piloten Liegt ein Beförderungsvertrag vor, ist der Fluggast im Fall eines Unfalls nach allgemeiner Ansicht vom Nachweis des Verschuldens entlastet. Grund dafür ist, dass er sich hinsichtlich der technischen Bewältigung in die Obhut des Luftfrachtführers begeben hat, allein dem Luftfrachtführer die technische Abwicklung sowie die Abwendung der im Luftverkehr drohenden Gefahren obliegt und der Fluggast nur die sich aus dem Fliegen ergebenden Vorteile ziehen soll (so auch schon BGH, VI ZR 356/03, Urteil vom 15.03.2005, Rn. 18 f.). Nicht erheblich ist deshalb auch, ob ein gewerblicher oder ein nichtgewerblicher Flug durchgeführt wird und ob eine Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt durch Inhaber von Privatpilotenlizenzen überhaupt zulässig wäre. Der nach § 45 LuftVG in Anspruch Genommene



Impressum:

Herausgeber:
GAEA German Aviation Expert Association
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 / www.gaea.aero
Anzeigen, Leserbriefe und Abo-Bestellungen bitte an E-Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Redaktionsteam: Reinhard Kircher (V.i.S.d.P.), Pressereferent: Marco Niles
Vorstand: Rachel McKay, Dr. Harald Hanke, Michael Orf, Hans Joachim Benfer
Ehrenpräsident: RA Wolfgang Hirsch † 18.01.2019, Ehrenmitglieder: Claus-Dieter Bäumer, Klaus-Rudolf Kelber, Alexander Körber, Rainer Taxis
Lektorat: Vorstand VDL e.V. mit freundlicher Unterstützung von Ulla Barthold
Druck: C. Maurer GmbH & Co. KG
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021
Verbreitete Auflage: 4.000 Stück
Erscheinungsweise: März, Juni, September, Dezember

Copyright: Nachdruck mit Quellenangabe gestattet, Belegexemplar an den Herausgeber

Fotos:
Titel / U2 / Centerfold / U4
© Reinhard Kircher





eistung: 800 PS, 460 km/h, Oldtimer Fliegertreffen 2019 Hahnweide / Photo © Reinhard Kircher

kann seine Haftung nur ausschließen, wenn er den erforderlichen Entlastungsbeweis führen und nachweisen kann, dass kein Fehler des Piloten oder seiner Leute ursächlich für den Unfall gewesen ist.
Dieser Entlastungsbeweis ist dem Beklagten hier nicht gelungen. Erschwerend hat sich dabei ausgewirkt, dass die von dem Beklagten angestrengte Untersuchung des verunfallten Flugzeuges bzw. dessen Motors nebst Komponenten durch einen gerichtlich bestellten Sachverständigen nach dessen Vernichtung unmöglich geworden war. Das Wrack war nach Abschluss der Untersuchung durch die BfU und Freigabe seitens der Staatsanwaltschaft entsorgt und verschrottet worden, auch der Motor des Flugzeugwracks konnte nicht mehr ausfindig gemacht werden.
Nach Ansicht des OLG bedurfte es deshalb keiner abschließenden Entscheidung darüber, ob die Wertung in dem zuletzt eingeholten Sachverständigengutachten, wonach Pilotenfehler die Unfallursache seien, zutreffend ist. Jedenfalls sei dies auf Grund der Ausführungen des Sachverständigen nicht auszuschließen. Der erste Sachverständige wurde mit der Begründung nicht angehört, dass ohne eine Möglichkeit der Untersuchung des verunfallten Flugzeuges bzw. dessen Motors nebst Komponenten die Führung des Entlastungsbeweises ausgeschlossen sei. Der Entlastungsbeweis könne nicht geführt werden, weil es an belastbaren und feststehenden Anknüpfungstatsachen fehle, die eine - allein noch mögliche - Überprüfung der Vorgehensweise des Piloten hinsichtlich eines Entlastungsbeweises ermöglichen würden. Weder sei bekannt, ob der Pilot eine Kontrolle der noch vorhandenen Treibstoffmenge vorgenommen habe, noch, ob und wie während des Rückfluges eine Kontrolle der Entwicklung des Treibstoffvorrats vorgenommen wurde. Auch die Flugplanung des Piloten sei unbekannt geblieben. Soweit der Privatsachverständige des Beklagten davon ausgehe, dass der Pilot „offensichtlich korrekt Flugvorbereitungen durchgeführt" habe, schließe er dies nur daraus, dass dieser bei einem größeren Flugvorhaben am 17.05.2013 ausweislich der beigefügten Aufzeichnungen derartige Flugvorbereitungen vorgenommen habe. Dabei handele es sich aber lediglich um unzulässige Mutmaßungen.
Auch soweit der Privatsachverständige „irgendeine technische Störung" in seiner Ergänzung zum Gutachten als Grund für den Absturz angebe, fehlten hinreichende tatsächliche Umstände, die einen derartigen Rückschluss erlauben würden. Schon das Landgericht habe eine Vielzahl von Aussagen hervorgehoben, aus denen sich eindeutig ergebe, dass keine gesicherten Erkenntnisse zu diesen Umständen vorlägen. Zeugen hätten zwar Motorprobleme wahrgenommen, damit fehlten aber notwendige Anknüpfungstatsachen dazu, ob der Pilot die Probleme unmittelbar erkannt, zutreffend gewertet und hierauf zeitnah reagiert habe. Dies wäre jedoch zwingende Grundlage, um den Entlastungsbeweis führen zu können. Schließlich komme der Privatsachverständige am Ende seiner Ergänzung selbst zu der Einschätzung, dass niemand bei diesem Flug dabei gewesen sei, der heute gesicherte Auskunft über die letzten Minuten bzw. Sekunden des Fluges geben könne.

3. Fazit

Der nun schon über viele Jahre durch mehrere Instanzen laufende Fall zeigt die Schwierigkeiten auf, die bei solchen nichtgewerblich durchgeführten Flügen mit Kostenbeteiligung entstehen können, wenn es zu einem Unfall gekommen ist. Insbesondere wenn es dabei Tote und Schwerverletzte gegeben hat, werden in der Regel zuerst die BfU und die Staatsanwaltschaft tätig. Dies führt automatisch dazu, dass den von der BfU getroffenen Feststellungen ein erhebliches Gewicht zukommt. Dabei darf nicht vergessen werden, dass der in einem solchen Fall erstellte Unfallbericht der BfU schwerpunktmäßig nicht der Klärung der Schuldfrage oder der Haftungsfrage, sondern der Ermittlung von Sicherheitsdefiziten - seien sie technischer oder menschlicher Art (Human factors) – dient (§ 3 Flugunfalluntersuchungsgesetz). So bitter dies für ohnehin schon schwer betroffene Angehörige eines Piloten erscheinen mag, sollte im Fall des Verdachts auf einen technischen Defekt als Unfallursache, wie er auch hier geäußert wurde, ein Sachverständigengutachten über das Wrack - etwa im Wege des Beweissicherungsverfahrens - veranlasst werden. Gerade in einem solchen Fall können sonst nach dessen Freigabe durch die Staatsanwaltschaft, die gegen einen Verstorbenen keine Ermittlungen mehr führt, unwiederbringlich verloren gehen.
Ist dies leider schon der Fall, bleibt einem eingeschalteten Sachverständigen nur noch die Möglichkeit, die bisher gutachtlich getroffenen Feststellungen in Zweifel zu ziehen. Gelingen kann dies aber nur dann, wenn aufgezeigt werden kann, dass das Gutachten unter einem durchgreifenden, rechtlich erheblichen Mangel leidet, in sich widersprüchlich ist, auf offensichtlichen Unrichtigkeiten beruht oder nach den Maßstäben der einschlägigen Wissenschaft nicht methodengerecht erstellt wurde und deshalb nicht nachvollziehbar ist. Dazu müssen allerdings geeignete Anknüpfungspunkte vorliegen, die hier offenbar gefehlt haben. Da weder eine Flugplanung noch sonst eine Dokumentation des Fluges - mit Ausnahme einer navigatorischen und meteorologischen Flugvorbereitung - auffindbar war, ist dies in der dargestellten Entscheidung zu Recht als Anknüpfungstatsache ausgeschieden worden. Es bleibt die Frage der ausreichenden Kraftstoffreserven, die von der BfU mit Hilfe der von ihr anhand des Flughandbuchs und der Aussagen des Halters gewonnenen Daten durchgeführt wurde. Dies ist jedoch mit vielen Unsicherheiten belastet, denn eine Reihe notwendiger Daten - wie die tatsächlich gewählte Einstellung der Leistung und die meteorologischen Bedingungen während des Fluges - ließen sich nicht klären. Dass die Tanks bei Auffindesituation des Wracks leer waren, kann natürlich auch an deren Beschädigung gelegen haben. Hier wäre sicher eine Bodenuntesuchung hilfreich gewesen. Ob die Benzinpumpe, die Kraftstoffzufuhr, der Vergaser oder der Motor Fehlfunktionen hatten, lässt sich ohne diese Komponenten allenfalls mutmaßen und es ist deshalb kaum zu beanstanden, dass das Vorliegen dafür hinreichender Anknüpfungstatsachen verneint wurde.
Es stellt sich aber auch die Frage, ob die Feststellung, dass ein technischer Defekt zu dem von Zeugen bekundeten Motorstottern geführt hat, zum Erfolg hätte führen können. Das Berufungsgericht hat dies im Wesentlichen damit verneint, dass es schon an hinreichenden Anknüpfungstatsachen für eine Überprüfung der Vorgehensweise des Piloten gefehlt hat, insbesondere im Hinblick auf das Kraftstoffmanagement und die Flugplanung. Damit ist das Berufungsgericht der Rechtsprechung gefolgt, die für den Entlastungsbeweis verlangt, dass der verantwortliche Pilot den Unfall trotz der ihm möglichen Sorgfalt nicht vermeiden konnte. Zu diesen Pflichten gehört auch die Durchführung eines standardmäßigen Notfallprogramms im Fall einer Gefahrenlage **(vgl. dazu OLG Düsseldorf, Urteil vom 12. Oktober 2011 – I-18 U 216/10 –, juris Rn. 30 f.).**

© Monika Thürmer

Aufnahmeantrag

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)

GAEA German Aviation Expert Association

Aufnahme von Neu-Mitgliedern:
Sollten Sie Interesse an einer Mitgliedschaft in unserem Verband haben (Verbandssatzung), stellen wir Ihnen untenstehend die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung.

Dokumente als PDF-Dateien:
1. Aufnahmeantrag für Neumitgliedschaft
2. Sachverständigen-Fragebogen
auf der Homepage zum Download bereit.

Interessenten werden gebeten, nach Ausdrucken der Formulare diese ausgefüllt und unterschrieben per Post an die Geschäftsstelle des Verbands der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) GAEA, Hauptmannsreute 46/1, 70192 Stuttgart oder per E-Mail an gs@luftfahrt-sv.de zu senden.

GAEA German Aviation Expert Association

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)
Geschäftsstelle Stuttgart
www.gaea.aero
Amtsgericht Stuttgart VR 1762
Steuernummer: 99018/08783

AUFNAHMEANTRAG

Hiermit beantrage ich die aktive Mitgliedschaft und Aufnahme als ordentliches Mitglied in den Verband der Luftfahrtsachverständigen zum: _____ (Datum).

I. Allgemeine Angaben

Anrede: _____ Titel: _____
Vorname(n): _____ Nachname(n): _____
Geburtsdatum: _____ Geburtsort: _____

Derzeit wohnhaft in:

PLZ: _____ Wohnort: _____
Zusatz: _____ Straße & Nr.: _____
Telefon priv.: _____ geschäftlich _____
Telefax priv.: _____ geschäftlich _____
Email: _____ @ _____
Internet: _____
Beruf/Branche: _____
Gründungsdatum: _____ HRB: _____ USt.-ID-Nr.: _____

Mir ist bekannt, dass mit der Aufnahme als Vereinsmitglied ohne speziell vom Verband festgestellte Sachverständigenqualifikation eine Firmierung mit dem Zusatz „Mitglied des GAEA/VdL...“ oder ähnlich nicht zulässig ist. Der Zusatz setzt eine aktive Mitgliedschaft voraus.

Ort _____ Datum _____ Unterschrift Antragsteller _____

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL) · German Aviation Expert Association · Vorsitzende: Rachel McKay
Geschäftsstelle Stuttgart · Hauptmannsreute 46/1 · 70192 Stuttgart · Tel. +49 711 479 22 50
Internet: www.gaea.aero · Mail: office@gaea.aero · seminare@gaea.aero · gan@gaea.aero
BW-Bank · SWIFT: SOLADEST600 · IBAN: DE67 6005 0101 0008 1033 94

FLUGMOTOREN - REPARATUR · DACHSEL GMBH ·

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

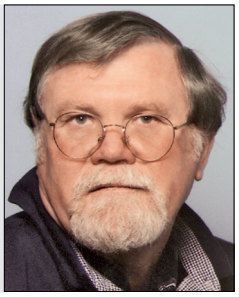
Flugmotoren-Reparatur Dachsel GmbH
Tel.: +49 (0) 89 / 793 72 10
Fax: +49 (0) 89 / 793 87 61
Oberdillerstr. 29
D-82065 Baierbrunn bei München
E-mail: motors@dachsel.de
www.flugmotoren.com





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

Gute Noten für die deutschen Flughäfen



Werner Fischbach

Die von der „Vereinigung Cockpit e.V. (VC)“ jährlich erstellte Beurteilung der deutschen Verkehrsflughäfen ist inzwischen zu so etwas wie einem Ritual geworden, das auf eine lange Tradition zurückblicken kann. Der erste Flughafencheck wurde bereits 1978 erstellt. Zunächst nahm sich die Pilotenvereinigung die internationalen Verkehrsflughäfen vor; seit 1996 werden auch die Regionalflughäfen beurteilt. Sofern sie über einen nennenswerten Linienverkehr verfügen. Dabei legt die VC Wert auf die Feststellung, dass mit den Flughafenchecks nicht überprüft wird, ob die Airports die von den zuständigen Luftfahrtorganisationen wie ICAO, die EASA oder auch das LBA erlassenen Vorschriften auch korrekt umsetzen und damit die vorgeschriebenen Sicherheitsstandards erfüllen. Das ist die Aufgabe der Aufsichtsbehörden.



Abb. 1: Zusammen mit Leipzig hat der Flughafen München die Bestnote 1.6 erhalten (Foto: Michael Fritz / FMG)

Vielmehr widmet sich die VC oder genauer gesagt, die VC-Arbeitsgruppe „Airport and Ground Environment (AGE)“ der Frage, wie es um die Sicherheit der deutschen Flughäfen aus ihrer Sicht steht. Dabei kritisiert die Pilotenvereinigung oftmals auch das Nichtvorhandensein bestimmter Einrichtungen, die von der ICAO oder der EASA nicht expliziert vorgeschrieben werden, aber aus der Sicht der Piloten den Betriebsablauf sicherer gestalten würden. So würde beispielsweise eine Mittellinienbefeuerung der Rollbahnen bei schlechtem Wetter den Piloten helfen, nicht von dem „Taxyway“ abzukommen.

Dabei gibt es natürlich Bereiche, die für eine sichere Abwicklung des Luftverkehrs für alle Flughäfen eine essentielle Bedeutung haben. Darunter fällt ganz sicher die Gestaltung der Luftraumstruktur im Nahbereich eines Flughafens. Viele Flughäfen verfügen oberhalb der Kontrollzone über Lufträume der Kategorien C und D, die nur mit einer Freigabe der für die An- und Abflüge zuständigen Flugsicherungskontrollstelle beflogen werden dürfen. Die Controller kennen also den Verkehr in diesen Lufträumen und können dadurch die erforderlichen Abstände zwischen den einzelnen Flügen herstellen. Allerdings gibt es in Deutschland Flughäfen, die – abgesehen von der Kontrollzone – nicht mit solchen C- und D-Lufträumen abgesichert sind. Oberhalb (und seitlich) der Kontrollzone existiert lediglich ein Luftraum der Kategorie E. Und da dürfen sich VFR-Flüge frei bewegen. Sie sind auch nicht gezwungen, mit den zuständigen Controllern in Funkkontakt zu treten. Zwar können die Lotsen diese Luftfahrzeuge auf ihrem Radarschirm erkennen, aber sie kennen die Ansichten dieser Luftfahrzeuge nicht. Deshalb können sie an- und abfliegenden IFR-Fügen lediglich Verkehrsinformationen erteilen. Nun wurde diese Problematik im diesjährigen Flughafencheck nicht aufgeführt. Aber es ist leicht vorzustellen, dass die Piloten über diese Situation nicht besonders glücklich sind. Auch wenn sich der IFR-Verkehr an diesen Flughäfen in Grenzen hält. Doch eigentlich fällt dieses Problem nicht in die Zuständigkeit der Flughäfen, sondern in die der DFS.

Von besonderer Bedeutung sind auch die „Runway Incursions“, also das unbeabsichtigte Einrollen auf die Piste, ohne dass dafür von den Controllern eine Freigabe erteilt worden war. Doch hier arbeitet die VC mit den Flughäfen zusammen und nimmt auch an „LRST-Meetings (Local Runway Safety Team)“ teil, bei welchen sich

alle für den Flugbetrieb Zuständigen regelmäßig treffen, ihre Erfahrungen austauschen und nach Lösungsmöglichkeiten suchen. Auch die Bedeutung von „Stop-Bars“ (Haltebalken) möchte die VC bei diesen „LRST-Meetings“ zur Sprache bringen.
Fragt sich noch, wie die VC ihre Bewertung der einzelnen Flughäfen gestaltet. Diese Frage ist ganz einfach zu beantworten. Sie macht es wie früher unsere Lehrer nach dem Schulnotensystem. Das ist von jedem zu verstehen. Denn jeder weiß, was beispielsweise die Noten 1,5 und 4,3 bedeuten.

Der Flughafencheck 2021

Die Flughäfen haben erheblich unter Corona gelitten. Doch während die Fluggesellschaften einfach einen Teil ihrer Flotte stilllegen und ihre nicht benötigten Flugzeuge auf diversen Airports abstellen konnten, mussten die Flughäfen ihrer Betriebspflicht nachkommen und den Betrieb aufrecht halten (was übrigens auch für die Flugsicherung zutrifft). Dass die Abfertigung der wenigen Flüge auch mit einer geringeren Zahl an Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen erledigt werden kann, ist nachvollziehbar. Aber auf jenes Personal, das für die Wartung und den Unterhalt der diversen technischen Geräte zuständig ist, konnte nicht verzichtet werden. Zudem kam ein weiteres Problem. Da Flugzeuge da sind, um zu fliegen und nicht um am Boden zu stehen (schließlich heißen sie ja Flug- und nicht Stehzeuge), macht sich ihre geringe oder Nichtnutzung an ihnen bemerkbar. Dazu kommt, dass die Vorfelder nicht auf eine lange statische Belastung, wie sie bei den langzeit geparkten Flugzeugen auftritt, gebaut wurden und der Bodenbelag deshalb entsprechend leidet. Zu bedenken ist auch, dass die gefiederte Konkurrenz sich an den zurückgegangenen Flugverkehr gewöhnt und sich möglicherweise an den abgestellten Flugzeugen häuslich eingerichtet hat. Ganz wichtig war auch, dass das Personal fit gehalten werden musste, um nach der Krise den dann höheren Anforderungen gerecht werden zu können. Auf der anderen Seite bot die Krise den Flughäfen auch die Chance, Pläne, die sie für in naher Zukunft realisieren wollten, nun früher umzusetzen. Doch das alles kostet Geld. Geld, das aufgrund des geringen Luftverkehrs und daraus resultierend den geringen Einnahmen nicht zur Verfügung steht.
Für den diesjährigen Flughafencheck wurde der stillgelegte Flughafen Berlin-Tegel nicht mehr in die Wertung genommen; der neue Willy-Brandt-Airport erhielt wie früher Berlin-Schönefeld die Note 2,2. Dafür wurde der Flughafen Lübeck, nachdem er wieder im Linienverkehr angeflogen wird, wieder in die Liste aufgenommen. Er wurde mit 3,0 bewertet. Grund hierfür ist, dass der Flughafen über keinen parallelen Rollweg zur Piste verfügt. Deshalb müssen die Flugzeuge zum Abflug bzw. nach der Landung über die Piste zurückrollen, einen so genannten „Back-track“ durchführen. Das ist nicht ungewöhnlich; viele Flughäfen dieser Welt müssen sich mit demselben Problem herumschlagen. Auch für die Controller wird es dadurch nicht leichter. Aber mit einer entsprechenden Koordination mit der zuständigen Anflugkontrollstelle und entsprechender Erfahrung ist dies ganz gut zu lösen. Ferner bemerkt die VC, dass wegen eines Naturschutzgebietes die Sicherheitsfläche hinter der Piste (RESA – Runway End Safety Area) kürzer ist als von der ICAO empfohlen.
Am Flughafen Hamburg hat die DFS den Localizer-Anflug für die Piste 33 außer Betrieb genommen. Aber das ist nach Meinung der VC kein großes Problem, da anfliegende Flugzeuge den bereits existierenden RNP-Anflug nutzen können. Positives gibt es auch vom Flughafen Karlsruhe zu vermelden, nachdem dort die Rollbahnen mit einer Mittellinienbefeuerung ausgestattet wurden.
Auch die Nachhaltigkeit ist ein wichtiges Thema für die Flughäfen.

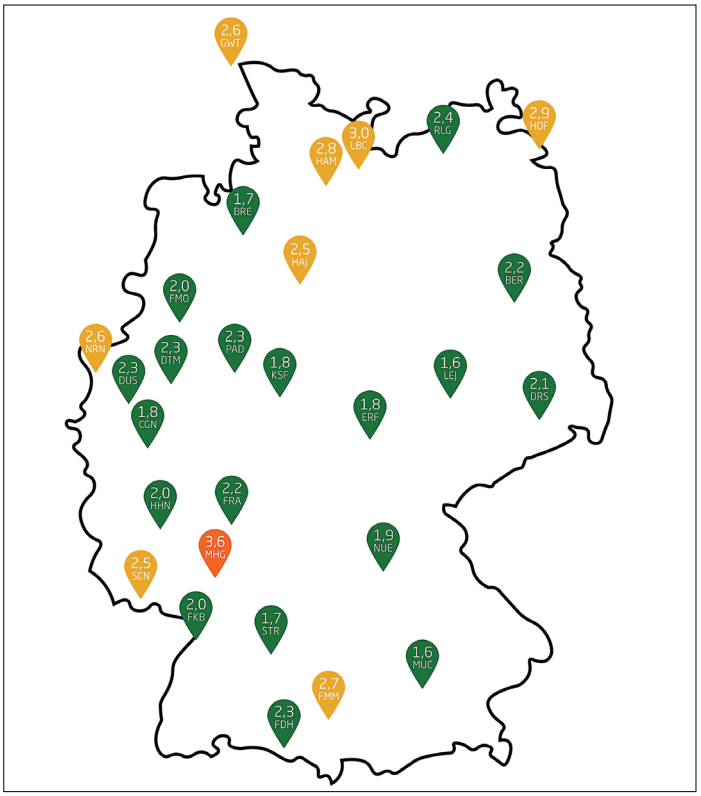


Abb. 2: Die Lage und die Benotung der deutschen Flughäfen (Quelle: VC)

So wurden in Stuttgart Arbeiten auf der Piste (bei laufendem Flugbetrieb), an diversen Rollbahnen und Vorfeldpositionen recht zügig abgewickelt. Zusätzlich hat der Schwaben-Airport auf bestimmten Bereichen des Vorfelds die Beleuchtung auf energiesparende LED-Technik umgestellt. Und der Flughafen Friedrichshafen hat durch die Umrüstung der Beleuchtung von Hallen und dem Vorfeld auf LED-Technik Energieeinsparungen von 65% erreicht.
Welche Noten die einzelnen Flughäfen erhielten, ist der abgedruckten Karte zu entnehmen. Die beiden ersten Plätze belegen die Flughäfen München und Leipzig mit der Note 1,6; die schlechteste Bewertung erhielt der Flughafen Mannheim mit 3,6. Was seiner ungünstigen Lage, die den Anflug etwas schwierig macht und der Flughafen nur über eine zu geringe Auslaufzone am Ende der Piste (RESA) verfügt, geschuldet ist.
Die Sicherheit der deutschen Flughäfen ist insgesamt gut, meinte Leila Belaasri, Pressesprecherin der VC. „Es zeigt sich deutlich, dass auch in Krisenzeiten Sicherheit einen hohen Stellenwert besitzt. Die Flughäfen gehen sehr bewusst mit der Situation um und sind auf den wieder ansteigenden Flugverkehr gut vorbereitet.“ Die Flughäfen dürften zufrieden sein.
© Werner Fischbach



Ein Einblick in die europäische „Drohnenverordnung“

Dr. jur. Frank Fuchs



Die Verordnung ist ein längst überfälliger Meilenstein für den grenzüberschreitenden europaweiten Einsatz und Betrieb der unbemannten Luftfahrzeugsysteme (umgangssprachlich „Drohne“). Behörden, Betreiber und Hersteller können nun europaweit tätig werden, ohne eine Vielzahl verschiedener nationaler Regelungen gleichzeitig befolgen zu müssen. Es ist zu erwarten, dass grenzüberschreitende Kooperationen in diesem Markt einen zusätzlichen Schub erhalten werden.

Aufgabe der EU Aviation Safety Agency (EASA) ist es, wie schon ihr Name sagt, den sicheren Betrieb von Luftfahrtfahrzeugen jeglicher Art zu gewährleisten. In diesen Zusammenhang fügt sich der Erlass der neuen Verordnung nahtlos ein. Das Ziel war es beim Drohnenbetrieb die Sicherheit zu erhöhen und die mit dem Betrieb verbundene Gefahren durch Maßnahmen, wie zum Beispiel durch Anwendung von SORA, zu minimieren. Gleichzeitig wurden Regelungen getroffen, die gewährleisten, dass geltende Regelungen des Datenschutzes und zum Schutz der Privatsphäre eingehalten werden.

Für Hersteller, Händler und Verbraucher bedeuten die Regelungen zudem, dass nun erstmals ein Regelwerk besteht, nach dem Hersteller und Händler für Gefahren, die von den Drohnen ausgehen, direkt zur Verantwortung gezogen werden können. Ein Ausweichen auf andere Regeln, wie bisher, ist nicht mehr notwendig. Sie sind durch die Verordnung dazu angehalten Geräte in Umlauf zu bringen, welche den Anforderungen genügen, um verkehrs- und betriebssicher vertrieben werden zu können. Nicht nur müssen daher Drohnen erstmals mit einem CE-Kennzechen versehen werden, sondern Hersteller und Betreiber müssen sich auch um eine spezifische Hersteller- und Betreibernummer bemühen. Die spezifische Betreibernummer wird das Flottenmangement deutlich vereinfachen.

Die neuen Vorschriften können neben diesen neuen Herstellerpflichten aber auch Auswirkungen auf den Produktionsprozess einer Drohne haben, sehen aber auch neue Kennzeichnungen vor. Neben der CE-Kennzeichnung müssen Drohnen nun auch mit dem Schalleistungspegel gekennzeichnet werden. Die notwendigen Schallmessverfahren für unbemannte Luftfarzeugsysteme werden von den zuständigen Normungsgremien beim ASD-STAN derzeit erarbeitet.

Daneben werden die Pflichten an die Betreiber zukünftig konsequent an einer Stelle zusammengeführt und zum Teil sogar verschärft. Wesentliche Betreiberpflichten sind dabei insbesondere die Vorhaltung der in der Verordnung vorgesehenen Dokumente (LUC, inklusive deren Bestätigung), Drohnen ausschließlich durch entsprechend qualifizierte Personen betreiben zu lassen, die Übermittlung und vor allem richtige Datensätze (bestehend unter anderem aus Email, Adresse, verantwortliche Stelle/Abteilung). Selbstverständlich müssen daneben auch andere geltende Vorgaben zum Arbeitsschutz, die sich aus betrieblichen sowie nationalen oder europäischen Regelungen ergeben, eingehalten werden.

Damit der Hersteller die CE-Kennzeichnung für die Drohne erhält, muss er bei der Konformitätsbewertungsstelle erklären, dass sein Gerät die dafür notwendigen Voraussetzungen erhält. Die Konformitätserklärung enthält sämtliche technischen Unterlagen, Unterlagen zur Bauweise und mehr. Wesentlicher Teil des Antrags auf ein CE-Kennzeichen und den Nachweis der Konformität ist unter anderem ein Baumuster des Geräts, welches das CE-Kennzeichen erhalten soll. Die Konformität eines Produkts mit den Anforderungen muss durch eine Konformatitätsbewertungsstelle bestätigt werden. Die jeweiligen Mitgliedstaaten bestimmen die jeweilige nationale Konformatiätsbwertungsstelle durch sog. notifizierende Stellen.

Mit dieser Regelung und den damit verbundenen rechtssicheren Betrieb von Drohnen wurden wesentliche Lücken geschlossen. Dennoch bleiben weiterhin einige Fragen offen. Gerade mit Blick auf die Einteilung in Klassen und deren Betriebsmodi ist diese nicht immer verständlich.

Die hiermit zusammenhängenden Fragen werden im Teil B unten erläutert.

Neben den eben beschriebenen technischen Vorgaben ermöglicht die Verordnung erstmals auch den Einsatz von Geräten zu sog. „Fernidentifizierung“ im Drohnenbetrieb. Das Zusatzgerät der sogenannten Fernidentifizierung (Remote ID) muss in einem offenen und Standardisiertem Protokoll unter anderem die Position des Fernpiloten oder des Startpunktes des Systems, Streckenverlauf, die UAS Betreibernummer übertragen. Das Übertragungsgerät selbst muss selbst eine eindeutige physische Seriennummer haben und nach ANSI/CTA2063 standardisiert sein.

Dies erlaubt endlich auch die Identifizierung und eindeutige Lokalisation des Fernpiloten in den Fällen, in welchen Fragen durch die Behörden oder anderweitige Situationen auftreten sollten. Weiterhin ist damit auch eine Nachverfolgbarkeit und Sichtbarkeit für unter anderem Rettungsflieger gegeben.

Teil B

Nach den neuen europäischen Betriebsvorschriften für unbemannte Luftfahrzeuge werden keine Betriebserlaubnisse nach nationalem Recht ausgestellt. Die Vorgaben für den Betrieb von Drohnen sind detailliert in der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 beschrieben. Die unterschiedlichen Anforderungen der Drohne werden daher auch in unterschiedlichen CE-Klassen (C0-C6) und in unterschiedlichen Betriebsmodi und Fernpilotenklassen abgebildet.

Hiermit wird ein risikobasiertes Konzeptes eingeführt, das Drohneneinsätze in folgende Kategorien einteilt:

OPEN: geringes Risiko, Keine Betriebserlaubnis des LBA notwendig, Beschränkungen (VLOS, Flughöhe, Abstand zu Flughäfen uns sensiblen Bereichen), Fliegen im bevölkerten Raum ist möglich, nicht jedoch über Menschenansammlungen.

SPECIFIC: mittleres Risiko, Management des Sicherheitsrisikos (SORA), Genehmigung durch Landesluftfahrtbehörden oder qualifizierte Stellen, sofern nicht eine besondere Betreibergenehmigung vorliegt.

CERTIFIED: hohes Risiko, vergleichbar zur bemannten Luftfahrt, Zulassung des UAS, Betreiberzeugnis und evtl. Fernpilotenlizenz.
In der Kategorie OPEN kann daher grundsätzlich erlaubnisfrei geflogen werden. Voraussetzung hierfür sind eine mit einem CE-Kennzeichen versehene Drohne und die Verbote aus den §§21a, 21b LuftVO. In dieser Kategorie vorausgesetzt. Diese Kategorie wird daher vorwiegend für den Freizeitbereich und risikoarme Flüge genutzt. Hierbei sind auszugsweise folgende Verhaltensregeln einzuhalten: nur innerhalb der Sichtweite, max. Gewicht unter 25 kg, bei Nacht ein grünes Blinklicht, kein Abwurf von Gegenständen, kein Transport von gefährlichen Gegenständen.
Da diese Einteilung jedoch im Prozess der Entstehung noch nicht alle Einsatzgebiete der Industrie und Freizeit abgebildet hat, wurden die nachstehenden Untereinteilungen der Betriebsmodi geschaffen:

A1	Urbane Gebiete aber nicht über Menschenansammlungen oder außerhalb urbaner Gebiete (A3)
A2	Urbane Gebiete mit einem Mindestabstand von 5m (mit Langsamflugmodus und durchgeführter Risikobewertung) ansonsten 30m zu unbeteiligten Personen (d. h. Personen, die nicht an dem Drohnenflug teilnehmen und nicht über Gefahren und Verhaltensanweisungen durch den Drohnenbetreiber aufgeklärt wurden) oder außerhalb urbaner Gebiete (A3)
A3	Außerhalb urbaner Gebiete

Die nachfolgende Übersicht mit den Unterkategorien als CE-Klasseneinteilung zeigt unter anderem die technischen Anforderungen an die Drohne, sowie Registrierung der Fernpiloten als auch einzuhaltende Abstände. Es wird hierauf verwiesen, dass dies eine Momentaufnahme ist und sich durch die weiterentwickelnden Standards und Regularien, sowie nicht zuletzt durch die fortschreitende technische Entwicklung sich Änderungen ergeben können.
Zusammengefasst kann gesagt werden, dass CE-Klasseneinteilungen das Gerät beschreiben, die Kategorien Open, Specific und Certified jeweils Betreiberklassen für Unternehmen sind und die Untereinteilung A1-A3 spezielle operative Unterklassen darstellen.
Die unten beschriebenen Bestimmungen gelten für die Nutzung von Drohnen in der offenen Kategorie, in welcher die Drohnen mit einem CE-Kennzeichen versehen sein müssen. Aus diesem Kennzeichen wird auch die Klassifizierung der Drohne hervorgehen und trägt zusätzlich neben dem CE-Logo auch eine CE-Lärmklasseneinteilung. Somit wird grundsätzliches auf einen Blick relativ klar.
Dies führt jedoch zu der Frage, ob Bestandsdrohnen ohne CE-Kennzeichnung noch genutzt und wenn ja, unter welchen Betriebsvorgaben, genutzt werden dürfen.
Die Antwort ist, dass es für Altgeräte eine begrenzte Zeit die Möglichkeit gibt, den bisherigen nationalen Kenntnisnachweis gem. § 21a Absatz 4 Satz 3 Nr.2 Luftverkehrs-Ordnung für bestimmte Betriebe, abhängig von der eingesetzten Drohne, zu nutzen. Ist die Drohne ohne CE-Kennzeichnung wird es bis 1.1.2023 Übergangbestimmungen geben und der Betrieb in den Unterklassen C0-C4 in begrenztem Einsatz möglich sein.

CE-Klasse	MTOM Joule(j)	CE-Kennzeichnung	Elektronische ID	Registrierung Fernpilot	Unterkategorie	Einsatzgebiet	Kompetenz
Privat gebaut	<250g	n/a	nein	Nein	A1	Überfliegen von Personen erlaubt	Betriebsanleitung lesen
C0		Erfüllt Spielzeugrichtlinie, keine scharfen Kanten, <19m/s, wählbare Höhenbegrenzung					
C1	<80j <900g	Mechanisch stabil, Signalverlust-Management, Betriebsanleitung,	Ja – individuelle Seriennummer zur Identifikation	ja			Betriebsanleitung Online Training Online Test
C2	<4kg	Sollbruchstelle, Low-Speed-Modus, Betriebsanleitung, wählbare Höhenbegrenzung			A2	In sicherem Abstand zu nicht involvierten Personen	Betriebsanleitung Online Training Online Test Kenntnisnachweis
C3	<25 kg	Betriebsanleitung / wählbare Höhenbegrenzung/ Signalverlustmanagement/ Sollbruchstelle			A3	Abseits von Städten In Regionen, in welchen keine nicht Involvierte Person zu erwarten ist	Betriebsanleitung Online Training Online Test
C4		Betriebsanleitung/kein autonomer Flugmodus	Je nach Einsatzgebiet				

Max. Startmasse	Betriebsbedingungen	Kenntnisse
Bis 250 g	A1	Nicht erforderlich
Ab 250 g bis 500 g	A1	Nicht erforderlich (nur bis 31.12.2022, danach mur noch Betrieb in A3 möglich)
Ab 500 g bis 2 kg	50 m zu Menschen	Nationaler Kenntnisnachweis und EU-Kenntnisnachweis und Selbsterklärung Alternativ: EU-Kenntnisnachweis A2 Nur noch bis 31.12.2022 – danach nur noch A3 Betrieb möglich
Ab 250 g bis 25 kg	A3	Nationaler Kenntnisnachweis bis zum 1.1.2022, danach EU-Kenntnisnachweis A1/A3 Alternativ: EU-Kenntnisnachweis A1/A3

Die notwendige Voraussetzung hierfür ist ein Kenntnisnachweis des Drohnenpiloten (§21a IV Satz 3 Nr. 2 LuftVO – der sogenannte große Kenntnisnachweis).
Die obenstehende Tabelle als Auszug der Landesluftfahrtbehörde Bremen zeigt, in welchem Rahmen Drohnen ohne CE-Kennzeichnung zukünftig in der Kategorie Offen genutzt werden dürfen. Die Drohnen müssen demnach vor dem 1.1.2023 in Verkehr gebracht worden sein und nicht privat hergestellt.
Wer sich detaillierter über die Unterschiede für nicht-CE-konforme und CE-konforme Drohnen detaillierter informieren möchte, kann sich auch auf den Seiten der Landesluftfahrtbehörde Bremen über die übergangsweise Anerkennung von nationalen Kenntnisnachweisen im Bereich der UAS umschauen.
Unabhängig davon ist deren Betrieb in der Kategorie SPECIFIC auch ohne CE- Kennzeichnung möglich, da hier andere Betreiber- und Betriebsregeln gelten. Die Erlaubnis kann hier aufgrund luftverkehrsrechtlicher Vorschriften in Kombination mit Risikobewertungen und der Erfüllung der geforderten Kompetenzanforderungen (Betrieb/Fernpilot) erteilt werden. Weiterhin kann die Abgabe einer Erklärung auf vorher definierten Standardszenarien (definiert durch EASA) und ebenso vorher definierten Risikobewertung, die sogenannte SORA, basiert werden. Unternehmen haben zusätzlich noch die Chance ein LUC (Betreiberzeugnis) zu beantragen, mit welchem Flüge bzw. Missionen durchgeführt werden können, ohne vorher eine Behördenerlaubnis beantragt zu haben.
Die Kategorie CERTIFIED ist für die meisten größeren Industrieanwendungen relevant, da es sich hier um Flugeinsätze und Spezialmissionen mit hohem Risiko geht (Gefahrguttransport, Schwerlasten, Drohnentaxi). Hier werden Zulassungsverfahren, ähnlich wie in der bemannten Luftfahrt benötigt und ebenso grade in den zuständigen Stellen entwickelt. Zudem sind hier auch große als auch sehr schwere und komplizierte Systeme eingeordnet.



© Dr. jur. Frank Fuchs

PRESSEMITTEILUNG
Bundesweites Pilotinnentreffen am Chiemsee - Freitag 06.08. - Sonntag 08.08.2021

GAN-Redaktion

Deutschland zeigte sich, wie im gesamten Sommer 2021, von seiner durchwachsenen Seite. Dennoch schafften es sieben Pilotinnen mit ihren Sportflugzeugen aus ganz Deutschland am Platz Mühldorf am Inn, EDMY, zu landen um sich dort nach vielen Monaten Pandemie wieder einmal persönlich zum Netzwerken zu treffen. Die Freude war entsprechend groß!



Abb. 1: EDMY - Ruth - Rosa - Heike - Silvia (Quelle: VDP)

Insgesamt 64 Teilnehmer fanden sich zum 13. Chiemseetreffen der Vereinigung deutscher Pilotinnen auf der Fraueninsel ein. Wer nicht einfliegen konnte kam per Auto oder per Bahn aus ganz Deutschland, aber auch aus Frankreich, der Schweiz und Luxemburg. Denn das fliegende Netzwerk endet nicht an den Grenzen Deutschlands. Nach der Landung, einigen Sightseeing-Flügen über das wundervolle, liebliche Chiemgau mit Blick auf die gewaltigen Alpen und einem Empfang beim Italiener am Platz ging es von Gstadt aus mit der Schiffsfähre auf die Fraueninsel.

Dort wurden die Pilotinnen wie schon so oft, von Frau Scholastica im Benediktinerinnen-Kloster empfangen. Gastfreundschaft und Unterbringung waren traditionell herzlich und perfekt. Schwester Scholastica McQueen, die energiegeladene Nonne und Leiterin des Seminarbereichs des Klosters freute sich wie immer wieder über das „lustige fliegende Frauenvolk".

Besonders schön ist es übrigens, wenn nach den letzten Fähren die Blumen-Fischer-Insel wieder ruhiger wird und Frau das ganze Flair und die Atmosphäre entspannt geniessen kann.

Am Abend folgte das gemeinsame Essen der Pilotinnen im Restaurant „Linde". Tolles Essen und freundliches Personal! Bei einer Spendenaktion zu Gunsten der Kinderprojekte von Frau Scholastica kamen über 800 Euro zusammen. „Wir Fliegerinnen teilen gern unsere Leidenschaft, vergessen aber auch nicht diejenigen, mit denen das Schicksal es nicht so gut meint", so die Sprecherin der Vereinigung Deutscher Pilotinnen, Ruth Haliti aus Essen.

Das Chiemseetreffen steht klassisch unter dem Motto „Natur". Daher ging es am Samstag mit einer der ältesten Gondelbahnen auf den Predigtstuhl. Obwohl die Pilotinnen bekanntlich den Blick von oben auf die Landschaft kennen, raubte es einigen bei der Schönheit auch am Boden auf den Bergen die Luft. Traumhafte Spaziergänge und zünftige Brotzeit rundeten den Nachmittag ab.

Aufgrund der Unwetterwarnung ging es dann aber wieder fix zurück auf die Insel; die Gondeln wurden voll, denn auch das Personal der Almen musste schleunigst vom Berg runter.

Am Abend zog das Unwetter durch und machte auch vor der Fraueninsel nicht halt. Die Schifffahrt zur Herreninsel musste verschoben werden, aber das Schloss-Restaurant reagierte flexibel auf die Verspätung. Untermalt wurde der Abend von Lena Maier mit ihrem Saxophon. Die junge Helikopterpilotin und Ingenieurin aus Bayern verschafft bei all ihren Auftritten für die Fliegerinnen regelmässig Gänsehaut. Auch liess sie es sich nicht nehmen auf der Fährfahrt zurück zur Fraueninsel im strömenden Regen auf Deck noch einige Songs zum Besten zu geben. Welch ein Erlebnis! Am Sonntag und Montag waren dann die Rückflüge der Sportpilotinnen angesagt. Alle landeten heile und glücklich, mit vielen Erinnerungen im Gepäck, auf ihren Heimatflugplätzen. Ingrid Hopman, mit ihren über 80 Jahren eine der ältesten aktiven Pilotinnen Bayerns, aus Rimsting, lädt bereits traditionell ein und organisierte erneut ein großartiges Programm für ihre einschwebenden Gäste. Ingrid Hopman, selbst langjährige Pilotin, fliegt am Platz in Bad Endorf ultraleichte Flugzeuge, Motorsegler und einmotorige Flugzeuge. Darüber hinaus hat sie vor einigen Jahren noch mit dem Segelfliegen begonnen. Fliegen und das fliegende Frauennetzwerk halten offensichtlich jung!

© VDP Pressesprecherin Ruth Haliti

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

Wie breit muss eine Startbahn sein?

Jürgen Mihlan



Vorwort

Die eigentlich recht banale Frage sorgt wohl zunächst für Verwunderung. Denkt man aber darüber nach, so stellt man schnell fest, dass eine eindeutige Antwort schwer fällt.

ICAO-Anhang 14, deutsche-Richtlinien und EASA-Richtlinien für den Bau und die Anlage von Flughäfen

Anhang 14 spezifiziert Empfehlungen für die Mindestbreite von Startbahnen; fast deckungsgleich sind diesbezüglich die Richtlinien der EASA (CS-ADR-DSN). Hier wird eine Breite empfohlen, die auf einem starren System aus Codezahl und Codeletter beruht und in eine Tabelle mit den empfohlenen Mindestbreiten mündet. Außer der Flugzeugspannweite und der **Spannweite des Hauptfahrwerks** (also Außenkante zu Außenkante/outer main gear span) gehen keine typenspezifischen Merkmale des Flugzeugmusters ein. Es handelt sich also um ein fast 70 Jahre altes starres Schema.

Alleine die Definition der dort als Ausgangswert benutzten Bezugsstartbahnlänge ist unzureichend, sie fällt bei den meisten Flugzeugmustern dabei völlig unterschiedlich aus. Betrachtet man beispielsweise einen Airbus 320-200, so wird allein dieses Flugzeug in Versionen für die maximal zertifizierte Startmasse von 66 Tonnen bis 78 Tonnen angeboten, gleichzeitig sind unterschiedliche Triebwerke verbaut, mit einem unterschiedlichen Startschub von 9786 daN bis 12010 daN. Es wird daraus klar, dass es für einen A 320 keine einheitliche Bezugsstartbahnlänge geben kann. Letztendlich sind auch die Spezifikationen im Anhang 14/EASA CS-ADR-DSN auch keine Betriebsvorschriften, sondern sollen als Hilfe für die Anlage von Flughäfen dienen.

Bauvorschriften für Flugzeuge nach EASA CS 25/23

Für Flugzeuge nach CS 25 sowie mehrmotorige Flugzeuge nach CS 23 Level 4 und Level 1, 2 und 3 (highspeed) wird die Berücksichtigung eines Triebwerkausfalls bei der „kritischen Geschwindigkeit" gefordert. Vereinfacht ausgedrückt, ist ein Startabbruch bei Triebwerksausfall vor Erreichen dieser Geschwindigkeit angenommen, ein Triebwerksausfall nach dieser Geschwindigkeit muss die Fortsetzung des Starts mit ausgefallenem Triebwerk sicherstellen. Es soll hier nicht ins Detail gegangen werden, aber die Feststellung dieser Geschwindigkeit unterstellt, dass beim plötzlichen Ausfallen des kritischen Triebwerks und dem dann auftretenden Moment um die Hochachse das Flugzeug nicht mehr als **9,15 m (30 feet) links oder rechts von der Bahnmittellinie** abweicht (Kontrolle findet dabei nur mit den Rudern, also aerodynamisch statt). Diese sogenannte „minimum control-speed / ground" - oder VMCG – ist auch eine Geschwindigkeit die nie größer sein darf als die Entscheidungsgeschwindigkeit.

Also: auch aus flugbetrieblichen Gründen ist ein Triebwerksausfall zu berücksichtigen – die Besatzung errechnet (in Abhängigkeit der Startmasse, der Bahnlängen, des Bahnzustands, der Bahnneigung, der Temperatur und des Windes usw.) seine V1.

Rein theoretisch sollte das Flugzeug bei Triebwerksausfall dann nicht mehr als die oben erwähnten 9,15 m plus/minus von der Bahnmittellinie abweichen, dabei ist ein **Seitenwind nicht berücksichtigt.**

Das AFM /POH

Ganz selten ist ein Wert für die Mindestbreite angegeben (da nicht vorgeschrieben). In den Unterlagen des Herstellers findet sich aber die Fahrwerkspannweite. Es gibt Hersteller, die in einem Anhang zum AFM ein „narrow runway supplement" anbieten. Eigentlich müsste es aber schon lange eine Festlegung der „normalen Mindestbreite" geben. Die Verfügbarkeit des erwähnten Supplements ist nicht die Norm und muss vom Kunden zumeist zusätzlich geordert und bezahlt werden.

Wie kann nun eine Mindestbreite entwickelt werden?

Von den Bauvorschriften kennen wir nun den Wert von 9,15 m links / rechts, also 18,30 m (60ft). In den Unterlagen der Hersteller finden wir die Fahrwerkspannweite – so z.B. für die Cessna 525B CJ3 den Wert von 5,09 m. Addiert man die beiden Zahlen, so würde sich ohne Berücksichtigung eines Seitenwindes eine Mindestbreite von 23,39 m ergeben. Ein anderes Beispiel: für den Airbus 320 CEO gibt der Hersteller als Fahrwerksspannweite einen Wert von 8,95 m an, addiert zu den 18,30 m würde sich eine Bahnmindestbreite von 27,25 m ergeben (natürlich auch ohne Berücksichtigung eines Seitenwinds). Wie gesagt, auch Airbus gibt keinen verbindlichen Wert an, gleichwohl schreibt Airbus, dass die Testflüge auf einer 45 m breiten Bahn durchgeführt wurden – dies sei aber kein Limit. Ein zu erwerbendes Supplement zum AFM würde Bahnbreiten von mindestens 30 m erlauben.

Also: Bis zu einer gesetzlichen Regelung sollte der Betreiber als Mindestbreite für die Startbahn wenigstens 18,30 m plus Fahrwerksspannweite berücksichtigen.

Übrigens:

Logischerweise gibt es bei der obigen Betrachtung keine Unterschiede zwischen einem gewerblichen oder nichtgewerblichen Einsatz.

Das Gesagte trifft natürlich nicht auf die kleineren mehrmotorigen Flugzeuge der Normalkategorie nach CS 23 (z.B. BE 200, PA 34 etc.) zu.

© Jürgen Mihlan

Erster Grundlehrgang zum Sachverständigen nach Corona



Prof. Dr. Harald Hanke

Vom 30.08.-02.09.2021 fand am Flughafen in Dortmund der erste Grundlehrgang zum basisqualifizierten Sachverständigen nach der langen Coronapause statt.

Die Teilnehmer kamen aus sehr vielen komplett verschiedenen Sparten der Luftfahrt. Sie erkannten aber alle sehr schnell, dass das angebotene Netzwerk des VdL für jeden sehr hilfreich ist. So kamen sich die Teilnehmer auch privat näher und lernten sich noch besser kennen bei einer gemeinsamen Veranstaltung zur der Erkundung der musealen Zeche auf Phoenix West teil.

Nachdem der VdL in der neuen Ausbildung nicht mehr mit der Hochschule Karlsruhe kooperiert, stellte sich die neue Struktur der Ausbildung zum Sachverständigen als viel effektiver heraus. Die GAN hatte mehrfach berichtet.



Abb. 1: Grundausbildung Sachverständige © Foto Ebehard Heiduk

Diese neue Struktur führt in zwei Schritten – Grundausbildung danach Spezialisierung – über den basisqualifizierten Sachverständigen zum Luftfahrtsachverständigen im VdL. Dabei hat sich der VdL bei den Ausbildungsinhalten den Gepflogenheiten der IHK und auch der DIN ISO 17024 Zertifizierungsstellen angepasst. Das neue Konzept wurde auch in diesem Lehrgang von allen Lehrgangsteilnehmern mit Begeisterung aufgenommen. Besonders die praktischen Übungsanteile und die Beispiele aus der aviatischen Sachverständigenpraxis wurden lobend herausgestellt. Am Ende jeder Theorieeinheit wurde ein Test geschrieben, den die Teilnehmer mit Bravour bestanden. Um den Lehrgang insgesamt zu bestehen, müssen die Teilnehmer nur noch fünf Mustergutachten abgeben, die natürlich auch benotet werden. Um die Prüfung zum Luftfahrtsachverständigen im VdL zu bestehen, ist noch ein fachlicher Spezialisierungslehrgang nötig. Die Teilnehmer haben sich bereits für ein Thema entschieden. Durch die Analogien der neuen Ausbildung zur IfS Ausbildung möchte der VdL erreichen, dass eine Anerkennung seitens der IHK und der DIN ISO Zertifizierungsstellen leichter möglich werden könnte.

© Prof. Dr. Harald Hanke



Abb. 2: Die Teilnehmer von links nach rechts: D. Jansen, T. Scheffler, J. Falkenberg, J. Kabamba, M. Peschke, T. Haberland (Dozent), H. Hanke (GAEA/VdL Ausbildungsleiter), C. Müller, C-D. Bäumer (Dozent), A. Künne, M. Häusler, W. Neuhuber, E. Heiduck © Foto Hans Joachim Benfer



Abb. 3: Zeche auf Phoenix West © Foto Harald Hanke

Media-Daten 2021

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

Ihre Werbung in unserem Magazin:

aviation news

Firma: .....

Str./Nr.: .....

PLZ .....Ort .....

Tel .....Fax .....

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:
GAEA/Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Hauptmannsreute 46/1
70192 Stuttgart
Tel. +49 711 4792250 Mobil +49 172 7135847
Mail: gan@luftfahrt-sv.de

Termine

AOPA-AK "Fliegende Juristen und Steuerberater"
Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V.
Herr Niles hat sich dankenswerterweise bereit erklärt die nächste Versammlung in der Helikopterstaffel der Polizei in St. Augustin bei Bonn zu organisieren.
Zeitpunkt der geplanten Versammlung:
02. Oktober 2021
Programmteil Seminar in St. Augustin: Rundgang durch die BPOLFLG mit Besichtigung der Hubschraubertypen, welche in der BPOL geflogen werden und Base/Line Maintenance (incl. Nebenwerkstätten für Triebwerke und Rotorblattreparatur, sowie Avionik) und Simulatorzentrum.

REDAKTIONSTERMINE

Ausgabe	Redaktionsschluss	
	Artikel	Anzeigen
1.2021	Montag - 03.02.2021	
2.2021	Freitag - 15.05.2021	
3.2021	Samstag - 15.08.2021	
4.2021	Sonntag - 15.11.2021	

Beiträge und Anzeigen bitten wir ausschließlich zu richten an:

gan@luftfahrt-sv.de

Neue VdL-Mitglieder 2021:

Jan Falkenberg
Andreas Künne
Claus Müller
Michael Haeusler

Der AERO-Termin 2022
Die Internationale Luftfahrtmesse findet 27. bis 30. April 2022 statt.

Termine/Veranstaltungen:
15.09.2021 - 19.09.2021
Niedersachsenrallye und deutsche Meisterschaft im Navigationsflug
Flugplatz Hodenhagen (EDVH)

17.09.2021 - 19.09.2021
Goodwood Revival
Chichester/Goodwood Airport (EGHR)

23.09.2021 - 26.09.2021
Istanbul Airshow
Istanbul Atatürk Airport, Türkei

25.09.2021 - 25.09.2021
Seminar: Rettung aus Schlechtwetter

25.09.2021 - 25.09.2021
Fliegerflohmarkt
Flugplatz Burg Feuerstein (EDQE)

30.09.2021 - 03.10.2021
AOPA Flugsicherheitstraining
Stendal (EDOV)

01.10.2021 - 03.10.2021
Sicherheitstraining der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP)
Diepholz

01.10.2021 - 31.03.2022
Fly in Uruguay – Fliegerreisen in Südamerika
SUCA, Colonia del Sacramento in Uruguay

08.10.2021 - 09.10.2021
AOPA Sea Survival Lehrgang
Elsfleth

09.10.2021 - 09.10.2021
Competent Pilot Proficiency Training (CPPP)
Biggin Hill, UK, EGKB

12.10.2021 - 14.10.2021
NBAA Business Aviation Convention & Exhibition
Orlando, Florida, USA

16.10.2021 - 23.10.2021
Lehrgänge Segelkunstflug für Anfänger und Fortgeschrittene
Flugplatz Burg Feuerstein (EDQE)

23.10.2021 - 24.10.2021
AOPA Auffrischungsseminar für Lehrberechtigte online
Flugplatz, Haus 10, D-63329 Egelsbach

28.10.2021 - 31.10.2021
AERO ASIA
Zhuhai, China

14.11.2021 - 18.11.2021
Dubai Airshow
DWC, Dubai Airshow Site (VAE)

Wir übernehmen keine Gewähr zu Terminen

Aktuelles aus der Ausbildung

Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. (VdL)



Prof. Dr. Harald Hanke

Grundausbildung zum basisqualifizierten Sachverständigen

- Mindestteilnehmerzahl: 8
- Kosten: 525EUR / Modultag netto (Mitglieder)
- Anmeldung: seminare@luftfahrt-sv.de
- Lehrgangsdauer: 4 Tage
- Ende der Anmeldefrist für Ausbildungen: **30.06.2022**
- **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 29. Aug. 2022	Sachverständiger: Berufsbild, Rechte & Pflichten, Aufgabenbereiche	Dortmund
GS001b	Di 30. Aug. 2022	Rechtssysteme, Auftraggeber, praktische Arbeit, Haftung, Kontrolle	Dortmund
GS001c	Mi 31. Aug. 2022	Gutachten, Übungen Gutachtenerstellung	Dortmund
GS002a	Do 01. Sept. 2022	Sv-Außenwirkung, Kommunikation, Pädagogik „light“, HF	Dortmund
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	Turbinentriebwerke - 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 2022 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: **10.01.2022 und 30.06.2022**
- 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 Personen-zertifizierung nach DIN EN ISO / IEC -17024.

GAEA/VdL-Information
Aktuelle Rechtsprechung und Gesetzgebung:

Quelle: Juris

Gericht/Institution: OLG Celle
Erscheinungsdatum: 27.08.2021
Entscheidungsdatum: 02.08.2021
Aktenzeichen: 2 Ws 230/21 u.a.

Testpflicht für Geimpfte vor Gericht

Das OLG Celle hat entschieden, dass Gerichte die Teilnahme an Verhandlungen auch für Geimpfte von einem negativen Corona-Test abhängig machen können.
Vor Beginn einer mehrtägigen Strafverhandlung am Landgericht Hannover im August 2021 hatte die dortige Vorsitzende Richterin angeordnet, dass Verfahrensbeteiligte, Zeugen und Zuschauer den Sitzungssaal nur mit einem tagesaktuellen negativen Schnelltest betreten dürfen. Gegen diese Sicherheitsverfügung haben sich die Verteidiger insbesondere mit der Begründung gewandt, sie seien vollständig geimpft.
Diese Beschwerden hat der 2. Strafsenat des OLG Celle mit Beschluss vom 02.08.2021 als unbegründet verworfen.
Gerichte haben nach § 176 Abs. 1 des Gerichtsverfassungsgesetzes (GVG) diejenigen Maßnahmen zu treffen, die den ungestörten und gesetzmäßigen Ablauf einer Verhandlung gewährleisten. Hierzu gehören auch Maßnahmen zur Verhinderung einer Ansteckung mit dem Corona-Virus. Eine konkretere Regelung solcher Schutzmaßnahmen durch den Gesetzgeber sei weder naheliegend noch erforderlich.
Nach Auffassung des Senats sind Gerichte hiernach zwar nicht verpflichtet, eine Testpflicht auch für vollständig geimpfte Verfahrensbeteiligte anzuordnen. Die im vorliegenden Fall getroffene Anordnung sei aber auch nicht zu beanstanden. Die Einschätzung der Vorsitzenden, dass eine Testung der Verfahrensbeteiligten geeignet sei, das Ansteckungsrisiko zu verringern, entspreche der Einschätzung des Robert Koch-Instituts. Auch verschiedene weitere Sachverständige rieten in bestimmten Fällen zur Testung auch geimpfter Personen, um ungeimpfte zu schützen. Angesichts der Vielzahl der Teilnehmer an der Strafverhandlung, der langen Dauer der Sitzungen, der steigenden Inzidenzwerte in der Region, der Verbreitung der sog. Delta-Variante des Virus und der noch vergleichsweise geringen Impfquote sei die angeordnete Testpflicht zudem trotz der eingeschränkten Aussagekraft von Schnelltests nicht unverhältnismäßig.
Der Senat hat vor dem Hintergrund der noch bis vor kurzem andauernden Impfstoffknappheit ausdrücklich nicht abschließend geprüft, ob dem Schutz ungeimpfter Verfahrensbeteiligter möglicherweise deshalb ein geringeres Gewicht beizumessen sein könnte, weil diese sich durch den Verzicht auf eine Impfung freiwillig selbst gefährdeten.
Der angeordneten Testpflicht auch für Geimpfte stehe schließlich nicht entgegen, dass vollständig Geimpfte im Anwendungsbereich unter anderem der Niedersächsischen Corona-Verordnung verbreitet negativ getesteten Personen gleichgestellt seien.
Eine weitere Beschwerde ist gegen diese Entscheidung nicht statthaft.

Quelle: Pressemitteilung des OLG Celle Nr. 60/2021 v. 27.08.2021

Gericht/Institution: EuGH
Erscheinungsdatum: 15.07.2021
Entscheidungsdatum: 15.07.2021
Aktenzeichen: C-453/19 P

Staatliche Beihilfen für den Flughafen Frankfurt-Hahn

Der EuGH hat sein Urteil in der Rechtsmittelsache Deutsche Lufthansa AG gegen Europäische Kommission verkündet, mit dem er das Rechtsmittel von Lufthansa zurückweist und damit im Ergebnis das Urteil des EuG bestätigt.

Zusammenfassung

Der Flughafen Frankfurt-Hahn liegt in Deutschland, im Land Rheinland-Pfalz, 115 km vom Flughafen Frankfurt am Main entfernt. In den Jahren 2001 und 2002 sowie zwischen 2004 und 2009 beteiligten sich die Flughafen Frankfurt/Main GmbH, die Betreibergesellschaft des Flughafens Frankfurt am Main, sowie das Land Rheinland-Pfalz und das Land Hessen an Erhöhungen des Kapitals des Flughafens Frankfurt-Hahn.
Ferner zahlte das Land Rheinland-Pfalz von 1997 bis 2004 direkte Zuschüsse zugunsten des Flughafens Frankfurt-Hahn, u. a. zur Finanzierung der Sicherheitskontrollen. 2001 und 2006 genehmigte das Land Rheinland-Pfalz die Entgeltordnungen des Flughafens Frankfurt-Hahn. Dieser schloss 1999, 2002 und 2005 individuelle Verträge mit der Billigfluggesellschaft Ryanair über die von ihr zu entrichtenden Flughafenentgelte.
Mit Beschluss vom 1. Oktober 2014[1] (im Folgenden: streitiger Beschluss) stellte die Europäische Kommission fest, die Kapitalerhöhungen von 2001 und 2004 zugunsten des Flughafens Frankfurt-Hahn sowie die direkten Zuschüsse seitens des Landes Rheinland-Pfalz stellten staatliche Beihilfen dar, die mit dem Binnenmarkt vereinbar seien. Hinsichtlich der Verträge mit Ryanair und der Entgeltordnungen des Flughafens Frankfurt-Hahn befand die Kommission, bei diesen Maßnahmen handele es sich nicht um staatliche Beihilfen.
Die Deutsche Lufthansa AG (im Folgenden: Rechtsmittelführerin), eine Fluggesellschaft mit Sitz in Deutschland, deren wichtigster Basisflughafen der Flughafen Frankfurt am Main ist, erhob beim Gericht eine Klage auf Nichtigerklärung dieses Beschlusses, die auf der Grundlage von Art. 263 Abs. 4 AEUV als unzulässig abgewiesen wurde[2]. Nach dieser Bestimmung kann jede natürliche oder juristische Person unter den Bedingungen nach den Abs. 1 und 2 dieses Artikels gegen die an sie gerichteten (im Folgenden: erste Variante) oder sie unmittelbar und individuell betreffenden Handlungen (im Folgenden: zweite Variante) sowie gegen Rechtsakte mit Verordnungscha-

rakter, die sie unmittelbar betreffen und keine Durchführungsmaßnahmen nach sich ziehen (im Folgenden: dritte Variante), Klage erheben. Das Gericht stellte jedoch fest, dass der streitige Beschluss nicht an die Rechtsmittelführerin gerichtet sei und diese auch nicht nachgewiesen habe, dass dieser Beschluss, der nicht als Rechtsakt mit Verordnungscharakter eingestuft werden könne, geeignet sei, sie individuell und unmittelbar zu berühren. Gegen dieses Urteil des Gerichts hat die Rechtsmittelführerin beim Gerichtshof ein Rechtsmittel eingelegt, das ebenfalls zurückgewiesen worden ist. Der Gerichtshof hat in seinem Urteil auf die Zulässigkeitsvoraussetzungen einer Nichtigkeitsklage hingewiesen, die von einer natürlichen oder juristischen Person gegen eine nicht an sie gerichtete Entscheidung der Kommission im Bereich der staatlichen Beihilfen erhoben wird.

Würdigung durch den Gerichtshof

Zur Stützung ihres Rechtsmittels machte die Rechtsmittelführerin u. a. geltend, das Gericht habe bei der Feststellung, dass sie von dem streitigen Beschluss nicht individuell betroffen sei, gegen Art. 263 Abs. 4 AEUV verstoßen.

Das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es das Fehlen einer individuellen Betroffenheit aus der angeblich fehlenden spürbaren Beeinträchtigung ihrer Marktstellung durch die vom streitigen Beschluss erfasste Beihilfe abgeleitet habe. Tatsächlich ergebe sich ihre individuelle Betroffenheit unmittelbar aus ihrer Stellung als Inhaberin von Verfahrensrechten, die ihr im Rahmen des förmlichen Verfahrens zur Prüfung dieser Beihilfe zustünden.

Insoweit hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass die individuelle Betroffenheit im Sinne von Art. 263 Abs. 4 AEUV nur dann anhand des von der Rechtsmittelführerin angeführten Kriteriums, das den Schutz der Verfahrensrechte betrifft, geprüft wird, wenn die Kommission eine Beihilfe für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt, ohne das förmliche Prüfverfahren nach Art. 108 Abs. 2 AEUV eröffnet zu haben. In einem solchen Fall können die Personen, denen die in dieser Bestimmung vorgesehenen Verfahrensgarantien zugutekommen, deren Beachtung nämlich nur durchsetzen, wenn sie die Möglichkeit haben, die betreffende Entscheidung vor den Unionsgerichten anzufechten.

Der streitige Beschluss erging jedoch am Ende eines förmlichen Prüfverfahrens nach Art. 108 Abs. 2 AEUV, so dass der bloße Umstand, dass die Rechtsmittelführerin im Rahmen dieses Verfahrens eine aktive Rolle gespielt hatte, nicht ausreicht, um sie als von dem dieses Verfahren abschließenden Beschluss individuell betroffen anzusehen. Vielmehr hätte die Rechtsmittelführerin nachweisen müssen, dass der streitige Beschluss sie wegen bestimmter persönlicher Eigenschaften oder besonderer, sie aus dem Kreis aller übrigen Personen heraushebender Umstände berührt und sie daher in ähnlicher Weise individualisiert wie den Adressaten. Insoweit sind u. a. Konkurrenten des begünstigten Unternehmens neben diesem als von einer Entscheidung der Kommission, mit der das förmliche Prüfverfahren abgeschlossen wird, individuell betroffen angesehen worden, wenn sie im Rahmen dieses Verfahrens eine aktive Rolle gespielt haben und sofern ihre Marktstellung durch die Beihilfe, die Gegenstand der fraglichen Entscheidung ist, spürbar beeinträchtigt wird.

Was die spürbare Beeinträchtigung der Marktstellung der Rechtsmittelführerin anbelangt, hat der Gerichtshof deren Argument zurückgewiesen, dass die ihr insoweit obliegende Beweislast hätte erleichtert werden müssen, da die Kommission zu dem Ergebnis gelangt sei, dass keine staatliche Beihilfe vorliege. Nach ständiger Rechtsprechung gilt das Erfordernis einer spürbaren Beeinträchtigung der Marktstellung nämlich gleichermaßen sowohl dann, wenn die Kommission die geprüften Maßnahmen nicht als Beihilfen einstuft, als auch dann, wenn eine solche Einstufung erfolgt.

Dagegen hat der Gerichtshof festgestellt, dass dem Gericht ein Rechtsfehler unterlaufen ist, als es bestimmte Argumente, die die Rechtsmittelführerin zum Nachweis einer spürbaren Beeinträchtigung ihrer Marktstellung vorgebracht hatte, mit der Begründung zurückwies, dass die Rechtsmittelführerin keine näheren Angaben zur Größe oder zur geografischen Ausdehnung des Marktes gemacht habe, auf dem sie ihrer Ansicht nach spürbar beeinträchtigt worden sei. Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs folgt nämlich, dass sich die spürbare Beeinträchtigung der Wettbewerbsstellung eines Unternehmens nicht aus einer eingehenden Prüfung der verschiedenen Wettbewerbsbeziehungen auf dem betreffenden Markt und der daraus folgenden Bestimmung des genauen Ausmaßes der Beeinträchtigung seiner Wettbewerbsstellung ergibt, sondern grundsätzlich aus einer Feststellung prima facie, dass die Durchführung der vom Beschluss der Kommission erfassten Maßnahme zu einer spürbaren Beeinträchtigung dieser Wettbewerbsstellung führt. Mit der Annahme, dass Angaben zur Größe und zur Struktur der Märkte, auf denen die Wettbewerbsstellung der Rechtsmittelführerin ihrer Ansicht nach beeinträchtigt worden sei, sowie Angaben zu den auf diesen Märkten präsenten Wettbewerbern erforderlich seien, um den Markt oder die Märkte zu definieren, auf den oder die bei der Prüfung der Voraussetzung der spürbaren Beeinträchtigung der Wettbewerbsstellung abzustellen sei, ist das Gericht über die Anforderungen hinausgegangen, die aus dieser Rechtsprechung hervorgehen. In Anbetracht der weiteren Entscheidungsgründe, die seine Feststellung tragen, dass keine spürbare Beeinträchtigung der Marktstellung der Rechtsmittelführerin vorliege, hat der Gerichtshof jedoch entschieden, dass dieser Rechtsfehler des Gerichts im Ergebnis nicht auf die Schlussfolgerungen durchschlägt, die das Gericht in Bezug auf die Unzulässigkeit der Klage der Rechtsmittelführerin gezogen hat.

Schließlich hat der Gerichtshof bestätigt, dass das Gericht zu Recht festgestellt hatte, dass die Zulässigkeitsvoraussetzung, wonach der Kläger von der fraglichen Handlung unmittelbar betroffen sein muss, in der zweiten und der dritten Variante von Art. 263 Abs. 4 AEUV identisch ist. Insoweit hat der Gerichtshof darauf hingewiesen, dass diese Voraussetzung stets verlangt, dass zwei Kriterien kumulativ erfüllt sind, nämlich zum einen, dass sich die Handlung unmittelbar auf die Rechtsstellung der betreffenden Person auswirkt, und zum anderen, dass sie den Adressaten, die mit ihrer Durchführung betraut sind, keinerlei Ermessensspielraum lässt, ihre Umsetzung vielmehr rein automatisch erfolgt und sich allein aus der Unionsregelung ohne Anwendung weiterer Durchführungsvorschriften ergibt.

Quelle: Pressemitteilung des EuGH v. 15.07.2021


NAVY