

Mit Ansage bis auf die Knochen blamiert

Die Landesluftfahrtbehörde in Rheinland Pfalz, der sog. Landesbetrieb Mobilität Fachgruppe Luftverkehr, hat sich unter der Leitung von Carsten Gimboth in den letzten Jahren zu einer regelrechten Vendetta gegen eine Motorkunstflug-Schule in ihrem Zuständigkeitsbereich hinreißen lassen. Getrieben von einem kleinen Kreis von Bürgern und einer Regionalzeitung, dehnte und überdehnte die Verwaltungsbehörde dabei luftrechtliche Vorschriften bis zur Unkenntlichkeit, piesackte die Funktionsträger der Schule durch ständige Kontrollen und teils aberwitzige Ordnungswidrigkeitsverfahren und spannte sogar die DFS vor ihren Karren. All das scheiterte am 12. Februar 2014 durch ein Urteil des Oberverwaltungsgerichts Rheinland-Pfalz spektakulär, weshalb die Behörde inzwischen die ATO-Umstellung der ehemaligen Registered Facility (RF) nach Kräften blockiert.

Der geradezu epische Feldzug der Behörde gegen zwei Fluglehrer und ihr Unternehmen ist aber nicht nur eine Geschichte behördlicher Überreaktion gegen ein Kleinunternehmen. Gimboth und seine Fachgruppe haben durch ihre Versteifung auf eine völlig untaugliche Rechtskonstruktion auch den Lärmschutz

suchenden Bürgern einen Bärenienst erwiesen, da man eine echte Lösung nicht nur verzögerte, sondern über Jahre hinweg die Geräuschemission bewusst und nicht ohne einen gewissen politischen Zynismus in einem kleinen Gebiet konzentrierte.

Der Brief, den Rechtsanwalt Stefan Hinners am 12. Januar 2012 an den damaligen Ministerpräsidenten von Rheinland Pfalz, Kurt Beck, schreibt, ist bemerkenswert versöhnlich formuliert, wenn man bedenkt, dass Hinners' Mandant schon seit Jahren in einer äußerst bitteren Auseinandersetzung mit einer Beck unterstellten Verwaltungsbehörde liegt. Der Brief verzichtet auf die üblichen anwaltlichen Drohkulissen wie Schadenersatz und Strafanzeige und nimmt viel eher den Ton an, den man wählen würde, um einen Kollegen, der sich hoffnungslos verrannt hat, wieder vom Baum zu holen. Zitat:

[...] Bei einer Fortsetzung der Sache wird dieses allerdings mit einem Desaster für die Landesregierung enden, weil es den unerträglichen Lärm und die unerträglichen Abgase eben gar nicht gibt. Weiterhin gibt es keine Rechtsgrundlage.

Wenn wir die Sache also höchst richterlich klären, wird die Landesregierung höchst richterlich und mit Pauken und

Trompeten scheitern. Dieses ist unangenehmer, als jetzt einen Schlusstrich zu ziehen.

Meine Mandantin ist gern und jederzeit bereit, konstruktive Lösungen zu entwickeln, beispielsweise freiwillige Absprachen über Gebiete und Zeiten zu treffen, um ein Einvernehmen zu erreichen.

Die jetzigen Entscheidungen der Verwaltungsbehörde führen indes dazu, dass meiner Mandantin ein Berufsverbot erteilt wird.

Dieses wird keinesfalls akzeptiert werden.

Man kann also nicht behaupten, dass die Behörde und Carsten Gimboth nicht gewarnt worden wären. Und tatsächlich endet „die Sache“ auch nur zwei Jahre später mit einer krachenden und vollumfänglichen Niederlage des Landes vor Gericht.

Max Lohr aus dem beschaulichen Städtchen Wöllstein mäßigt sich gut ein Jahr später deutlich weniger im Ton. Er ist sauer. Sein Zorn richtet sich gegen Udo Pieh, einen Kunstfluglehrer aus Mainz. Er faxt am 2. Juni 2013 an den „Tower in Mainz“:

Sehr geehrte Damen und Herren

seit ca. 11.30 Uhr vollführt der Kunstflieger D-EUMI – wahrscheinlich Herr U.W Pieh – hier auf engstem Raum ständig Sturzflüge, Rollen, Loopings ...: Die DFS hat letzte Woche offiziell erklärt, dass sie keine Flugverkehrskontrollfreigabe mehr an Sonn- und Feiertagen für Kunstflug erteilt!

Somit ist dieser und andere Kunstflüge hier verboten!

Holen Sie ihn bitte sofort vom Himmel!!

Gegen diesen Verstoß werden heute zahlreiche Anzeigen bei den VG-Ordnungsämtern erstattet.

Ebenso werden zahlreiche Beschwerden bei der DFS in Langen erfolgen. Ferner bei LBM, Ministerien, Bürgerbeauftragten und Abgeordneten sowie den Medien.

Was Lohr, der es zu diesem Zeitpunkt schon eine gewisse Prominenz in der Sache erlangt hatte und es mit seinen zahlreichen Beschwerden gegen Kunstflüge schon bis in die Bildzeitung und zum ZDF gebracht hat, nicht wusste, ist, dass der betreffende Kunstflugpilot die Ausbildung zur Kunstflugberechtigung keinesfalls aus freien Stücken in der Nähe seines Wohnorts veranstaltete. Tatsächlich wohnt der gemeinhin als wenig konfliktscheu bekannte Herr so weit weg von der Kunstflugbox, dass das Motorengeräusch in seinem Garten nur bei günstigen Bedingungen überhaupt hörbar ist.

Was die von Lohr angerufenen Politiker und Behördenvertreter, wie z.B. der Landtagsabgeordnete Heiko Sippel (SPD) oder der Bundestageabgeordnete Klaus Hagemann (SPD), die sich in Blogs und vor der Presse immer wieder damit brüsten, „für den Bürger“ und „gegen den Kunstflug“ (der offensichtlich von Aliens und nicht von Bürgern durchgeführt wird) zu agieren, dem wackernen Hausbesitzer jedoch verschweigen, ist die Tatsache, dass sie ihn bestenfalls als

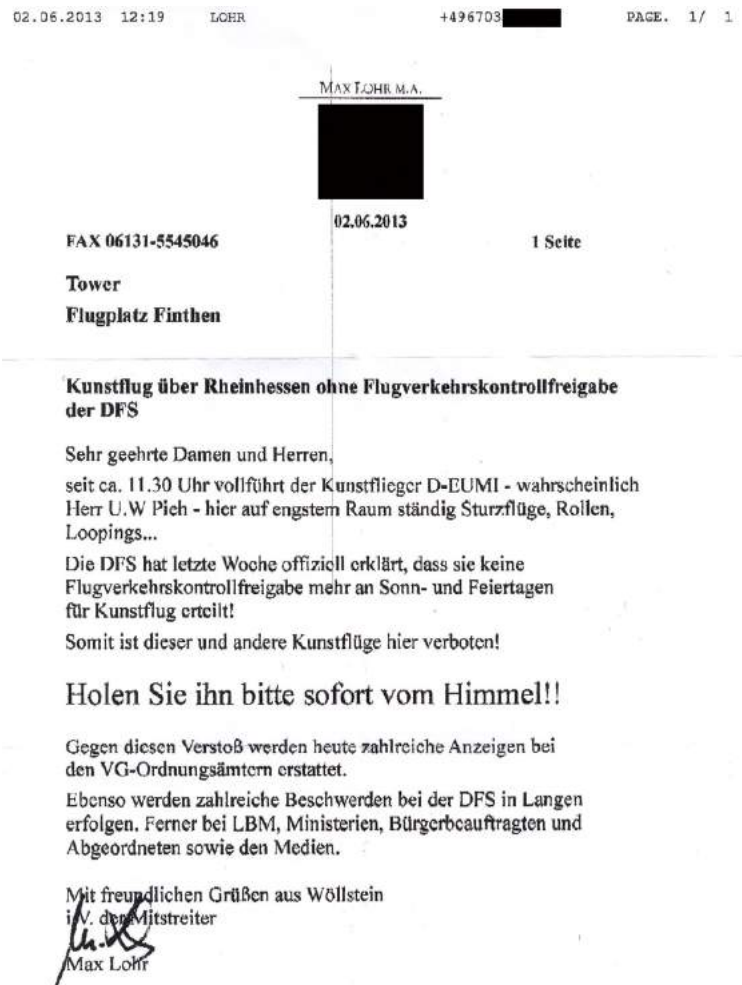
nützlichen Agitator missbrauchen. Denn es ist eine Landesbehörde, die durch ihr geradezu sagenhaft dummes Verhalten den „Kunstflieger“ de facto zwingt, seiner beruflichen Tätigkeit dort – und zwar nur dort – nachzugehen.

Dumm ist das Verhalten der Landesbehörde aber nur im günstigsten Fall. Man könnte es auch als durch und durch zynisch betrachten. Denn im Ergebnis führte die Politik des Landes Rheinland-Pfalz über Jahre hinweg dazu, Geräuschemissionen in einem kleinen Gebiet zu konzentrieren. Ob man dies nun tat, um sich im Gegenzug als „Kämpfer für die Interessen der Bürger“ zu gerieren oder um alle anderen Bürger und Wähler so vom empfundenen Lärm auszunehmen, ist offen.

Wie kam es zu dieser bemerkenswerten Konstellation?

Die Entstehung der „Wöllstein-Box“

Im Jahr 2004 gründete Udo Pieh die Motorkunstflug-Schule Mainz. Im November erhielt man die Genehmigung als Registered Facility (RF) und begann mit einer lärmarmen Robin R200 D-EUMI die Ausbildungstätigkeit. 2005 kamen die mehr und mehr Schüler. Die Kunstflugausbildung dauert nicht lang, die Schülerzahl ist hoch. Damals gab es noch keine Boxen, in denen der Kunstflug stattfinden konnte. Jeder flog, wo er wollte, natürlich im Luftraum E mit Freigabe durch die DFS.



Da ist jemand richtig sauer. Bundes- und Landespolitiker geben zwar vor, „für den Bürger“ und „gegen den Kunstflieger“ etwas zu tun, der Landesbetrieb Mobilität unter Carsten Gimboth erreichte jedoch nur eine Konzentration des Lärms, statt für eine erträgliche Verteilung zu sorgen.

Nun ist Kunstflug eine besonders heikle Sache. Geräusche sind für die Dauer des Kunstflugs ortsfest und werden von Menschen am Boden wegen des auf- und abschwellenden Pegels als besonders störend empfunden. Auch gilt er zumindest bei Lärmgegnern als besonders unnötig, denn die wenigsten Betroffenen wissen, dass eine Kunstflugausbildung den Piloten zu einem besseren und sichereren Flugzeugführer macht.

Im Jahr 2006 gab es dazu einen runden Tisch. Unter der Leitung von Carsten Gimboth kamen die in Mainz ansässigen Kunstflugpiloten zu einem Gespräch zusammen. Es ging um Lärmvermeidung. Während die privaten Kunstflug-Piloten schnell ei-

nige der Vorschläge Gimboths aufgriffen und sich Selbstbeschränkungen unterwarfen, war dies für die gewerblich agierenden Kunstflugschule von Udo Pieh nicht so ohne Weiteres möglich.

5x am Tag Kunstflug-Lärm in Rheinhessen

Doppeldecker-Pilot nervt zwei Dörfer

Von ARNE HÜBNER

Mainz – Wrumm! Ein Höllenlärm! Seit 6 Jahren brettert ein Kunstflieger mit ohrenbetäubendem Lärm über die Wohngebiete von Wörstadt und Wöllstein. Gefährliche Loopings, gewagte Absturzmanöver. „Das ist Terror“, schimpft der Pensionär Max Lohr (70) aus Wöllstein.

Kunstfluglehrer Udo Pieh (51) soll bis zu fünfmal am Tag über das Gebiet fliegen: Morgens, mittags, abends – 7 Tage die Woche. Am Karfreitag 2011 lärmte die Maschine in aller Frühe um 9.30 Uhr.

Der Krach dringt sogar durch geschlossene Fenster. Folge: Anwohner klagen über Herzrasen, Kinder sind bei den Hausaufgaben unkonzentriert. Die Anwohner haben Angst vor Abstürzen. Familien sind weggezogen! Der Pfarrer von Uffhofen

sieht seinen Gottesdienst gestört.

Die Wut-Bürger wehren sich: 1200 schriftliche Proteste, Petition beim Deutschen Bundestag, über 150 Anzeigen in den letzten 8 Monaten. Nichts passiert! Polizei, Ordnungsamt, Ministerium – keiner fühlt sich verantwortlich!

So lange der Kunstflieger nicht über Städte, Flughäfen oder „dicht besiedeltes“ Gebiet fliegt, ist alles erlaubt. Problem: Der Begriff „dicht besiedelt“ ist rechtlich unbestimmt. Eine Entscheidung vom Amtsgericht Koblenz steht aus.

Ist Udo Pieh ein „Terror“-Flieger? Am Flughafen Mainz-Finthen bildet er seit Jahren Schüler an seiner Motor-Kunstflugschule aus. Der Lärm tut ihm Leid: „Ich mache nur meine Arbeit. Das sind keine Spaßflüge.“

Die frustrierten Anwohner geben nicht auf. „Wenn nötig, ziehen wir bis vor den Europäischen Gerichtshof“, so Lohr.

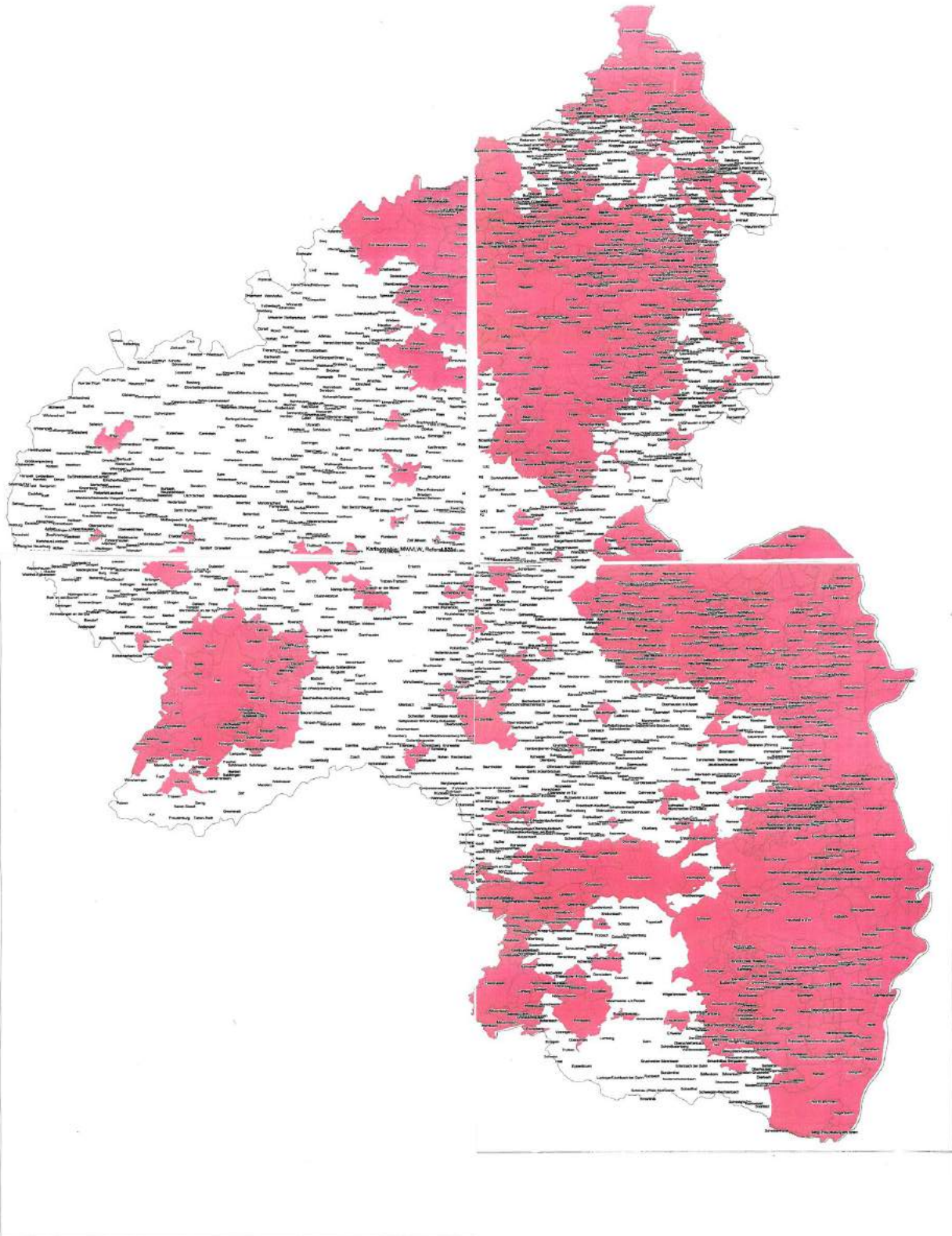
Unsere Foto-Montage zeigt, wie die Anwohner von Flonheim unter dem (Kunst-)Fluglärm leiden



Foto: PETER MUELLICH.COM, HEINO BRITZKE

Kampagnenjournalismus. Was die genervten Bürger in Wöllstein freilich nicht wissen, ist, dass das stümperhafte Agieren der Landesregierung für die Konzentration des Kunstflugs in ihrer Nähe verantwortlich ist. Denn die sorgte dafür, dass Pieh dort – und nur dort – fliegen darf! Bild vom 22.9.2011

■ Dicht besiedeltes Gebiet in Rheinland-Pfalz



Die vom Landesbetrieb Mobilität herausgegebene Karte mit den angeblich dicht besiedelten Gebieten im schönen Rheinland-Pfalz. Da Kunstflug über dicht besiedelten Gebieten nicht zulässig ist, kommt die Karte für einen in Mainz ansässigen Betrieb praktisch einem generellen Flugverbot gleich. Die Motorkunstflug-Schule Mainz flog nach Prüfung weiter und kassierte sofort eine Ordnungswidrigkeit ...

Angesichts von vielen Schülern mit knappem Zeitbudget, die aus dem ganzen Bundesgebiet zur Kunstflugausbildung anreisen, und den mit dem Betrieb einer Schule und eines Flugzeugs verbundenen Fixkosten wollte Pieh sich aber nicht wesentlich über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus in der Ausübung seines Gewerbes einschränken lassen. Was jedoch möglich ist, sicherte auch er zu, vor allem die Verteilung der Flüge auf möglichst viele unterschiedliche Gebiete und die Durchführung in möglichst großen Höhen, soweit dies die Luftraumstruktur rund um Frankfurt eben erlaubt.

Kurz darauf begann dann eine durchaus umfangreiche Berichterstattung zum Thema

Kunstfluglärm in der Lokalpresse. Angeführt wurde diese durch die Allgemeine Zeitung Alzey. Der Tenor: „Arme Bürger, rücksichtslose Kunstflieger“. Damit war der Ton und der rhetorische Rahmen der Diskussion festgesetzt. Es ging nicht mehr um Rücksichtnahme und den Interessenausgleich zwischen den Bürgern, von denen der eine vielleicht gerne Motorrad fährt oder Rasen mäht, während der andere dem Kunstflug nachgeht, sondern „die Bürger“ standen in der Berichterstattung „den Kunstfliegern“ gegenüber. Wir gegen die. Menschen gegen Aliens. Dieser Duktus wurde denn auch von den Lokal- und Landespolitikern, die hier aufsprangen, nur zu gerne übernommen.



... und zwar hier in der sog. Wöllstein-Box. Man zog vor Gericht und die Schule gewann. Natürlich ist dieses Gebiet nicht dicht besiedelt! Damit hatten die Lehrer der Schule jetzt hier und zwar nur hier Rechtssicherheit, während in allen anderen Gebieten mit weiteren Anzeigen zu rechnen ist. Die Anwohner können sich für dieses Husarenstück beim Landesbetrieb Mobilität bedanken.

21.10.11

MdL Sippel unterstützt Kunstflug-Gegner „Lärmstress ist nicht mehr hinnehmbar“



Als unhaltbaren Zustand sieht es der Landtagsabgeordnete Heiko Sippel (SPD) an, dass Kunstflüge weiter über dicht besiedeltem Gebiet in Rheinhessen stattfinden und Einzelinteressen sich in der Art und Weise über das Gemeinwohl hinweg setzen. „Ich habe großes Verständnis für die Bevölkerung in der Rheinhessischen Schweiz und Umgebung, die den Lärmstress nicht mehr hinnehmen will“, stellt Sippel fest. Schon seit Beginn seiner Landtagsmitgliedschaft im Jahre 2009 stehe er im engen Kontakt mit der Bürgerinitiative, um deren berechnete Interessen zu unterstützen. In Zusammenarbeit mit dem ehemaligen Staatssekretär im Verkehrsministerium, Alexander Schweitzer, sei erreicht worden, dass der Kunstflug über Rheinhessen untersagt wurde.

Aufgrund der Verstöße kam es zur Einleitung von Bußgeldverfahren, gegen die von Seiten der Kunstflieger Klage erhoben wurde. Die Gerichtsentscheidung hierüber stehe noch aus. „In der Zwischenzeit fliegen die Kunstflieger munter weiter, da sie der Auffassung sind, dass das Land seine Kompetenzen mit dem Flugverbot über ganz Rheinhessen überschritten hat“, erläutert Heiko Sippel. „Ein Abwarten bis zur Gerichtsentscheidung hätte man mindestens erwarten können.“

Sippel sieht die Problematik darin, dass sich auf Bundesebene nichts bewege. Der Luftverkehr unterliege dem Bundesrecht, das Einschränkungen für den Kunstflug über dicht besiedeltem Gebiet zwar ermögliche, aber nicht eindeutig regule, wie weitgehend Regelungen durch die Länder getroffen werden könnten. Mehrere Initiativen des Landes Rheinland-Pfalz, eine gesetzliche Klarstellung zur Beschränkung des Fluglärms zu erreichen, seien bisher auf Bundesebene erfolglos geblieben, da andere Bundesländer keinen Handlungsbedarf sehen. Der Bundestagsabgeordnete Klaus Hagemann (SPD) setze sich weiter auf Bundesebene für entsprechende Änderungen ein.

Heiko Sippel kündigt an, dass er die unbefriedigende Situation zum Gegenstand einer weiteren Parlamentsanfrage machen werde, um erneut auf die besondere Belastung der Region hinzuweisen und weitere Initiativen anzustoßen. „Ich hoffe auf eine baldige Gerichtsentscheidung im Sinne der Bürgerinnen und Bürger“, so Sippel, „denn niemand kann verstehen, dass es zwar für die Benutzung des Rasenmähers festgelegte Benutzungszeiten unter Einhaltung der Mittagsruhe gibt, nicht aber für noch lärmintensivere Kunstflugzeuge, die zu jeder Zeit ihre Loopings und Sturzflüge veranstalten können.“

Politiker springen auf den Zug auf und machen sich gegen Kunstflug stark. Was man den Bürgern jedoch verschweigt, ist, dass die Landesregierung mit ihren OWIs nie eine Chance hatte durchzukommen, und im Gegenteil eine vernünftige Lösung (=Verteilung) behinderte.

Im Frühjahr 2010 trug die Kampagne dann Früchte. Carsten Gimboth erklärte am 15. April 2010 in der legendären NfL 105/10 kurzerhand praktisch den gesamten östlichen Teil des Bundeslandes für „dicht besiedelt“ im Sinne des § 8 Absatz 2 Satz 1 der Luftverkehrsordnung. Damit wären dort Kunstflüge nicht nur unterhalb von 1.500 ft AGL, sondern generell verboten, was für die Flugschule in Mainz praktisch einem Gesamtverbot gleichkommt, denn angesichts der Luftraumstruktur rund um Frankfurt ergeben sich in wirtschaftlicher An- und Abflugentfernung von EDFZ im Ergebnis keine brauchbaren Übungsräume mehr. Wie zielgenau die NfL auf die Schule in Mainz gerichtet war, erkannte man auch daran, dass sie sich nur auf den Motorkunstflug bezog, während die Luftverkehrsordnung im § 8 gar keine Unterscheidung zwischen Motor- und Segelkunstflug macht.

Mit dieser Weichenstellung Gimboths war die Hauptkampflinie der Auseinandersetzung auf Jahre festgelegt. Denn statt Ausgleich oder Verteilung stand nun der Kampf um oder gegen diese aberwitzige rechtliche Konstruktion im Vordergrund. Mit absehbar üblen Folgen für alle Betroffenen.

Denn die Konstruktion Gimboths war derart hanebüchen, dass die Flugschule ihren Betrieb nach einer Prüfung durch Rolf Barenberg vom Verband der Luftfahrtsachverständigen e.V. fortsetzte und es auf eine juristische Klärung ankommen ließ. Und der Landesbetrieb Mobilität fackelte nicht lange. Noch am Tag der Veröffentlichung der NfL erfolgte die Ordnungswidrigkeit gegen den Betreiber der Motorkunstflug-Schule. Gleich mal 1.200 Euro wollte das Land kassieren.

Die Sache ging aber anders aus als geplant. Denn Pieh wehrte sich und gewann! Nicht zuletzt aufgrund eines vom Gericht in Auftrag gegebenen Gutachtens ging der Prozess unter dem Aktenzeichen 2010 Js 6381111.34 OWi Ende 2011 für das Land vollumfänglich verloren. Das Amtsgericht Koblenz stellte klipp und klar fest, dass es sich bei dem Gebiet, in dem Pieh flog, nicht um dicht besiedeltes Gebiet im Sinne des § 8 LuftVO handelt.

Dass es sich bei dem streitgegenständlichen Gebiet gerade um die Wöllstein-Box handelte, war eher Zufall. Um Lärm ging es in der Sache übrigens nie, denn das Land legte selbst auf Aufforderung des Gerichts hin kein Lärmgutachten für die Wöllstein-Box vor.

Das Land hatte durch die aberwitzige Karte und das Festhalten an einer hoffnungslosen Ordnungswidrigkeit nun folgende irre Situation geschaffen:

Praktisch im ganzen erreichbaren Gebiet des Bundeslandes musste Pieh mit weiteren Anzeigen rechnen. Denn da war ja alles rot ausgemalt. Diese Anzeigen müsste er dann durch teure und aufwändige Einzelprozesse wieder kippen. Über Wöllstein aber hatte ihm das AG Koblenz aber gerade bescheinigt, dass er dort Kunstflug ausbilden konnte, ohne eine weitere Verfolgung durch Gimboth und seine Behörde befürchten zu müssen.

Was würden Sie tun, lieber Leser? Richtig. Die Motorkunstflug-Schule verlegte den überwiegenden Teil ihrer gewerblichen Tätigkeit nach Wöllstein. Der Lärm, der sich sonst auf zig Gebiete verteilt hätte, konzentrierte sich nun auf dieses Stück Ackerland. Nicht weil die Schule rücksichtslos oder

boshaft agierte, sondern weil die Landesregierung schlechterdings ins Klo gegriffen hatte und einen Kleinunternehmer mit seinem Gewerbe derart in die Enge getrieben hatte, dass er, um nicht ständig OWIs abwehren zu müssen, eigentlich nur noch in der „Wöllstein-Box“ fliegen konnte.

Das verschwieg man den genervten Bürgern aber tunlichst. Stattdessen verrannten sich Gimboth und seine Fachgruppe noch tiefer in die abstruse Konstruktion. Die NfL wurde umformuliert. Piloten mussten im rot markierten Bereich mit „Einzelprüfungen rechnen“ verkündete die neu aufgelegte NfL im Jahr 2012. Im Klartext bedeutete das: „Wen wir auf dem Kieker haben, den zeigen wir an und der darf sich dann teuer und zeitaufwändig vor Gericht wehren!“
Rechtssicherheit geht anders.

Ständige Kontrollen

Das Luftamt in Hahn ging nach der NfL-Blamage aber auch an anderer Front zum Angriff über. Die winzige Flugschule in Mainz sah sich ständigen Kontrollen durch das Amt ausgesetzt. Allein im Jahr 2012 strengte die Behörde 15 Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen den Mini-Ausbildungsbetrieb an.

Dabei ging man ähnlich geschickt vor wie bei der NfL. So forderte man z.B. bei einem der beiden Fluglehrer umfangreiche Kopien des Bordbuchs an. Diese konnten nur zuhause erstellt werden. Während ein

Allein im Jahr 2012 erließ das Luftamt 15 Ordnungswidrigkeiten gegen die Schule. 11 davon wurden gerichtlich kassiert, vier hatten Bestand. Das zeigt einen Verfolgungsdruck auf die Schule den man nur noch als schikanös bezeichnen kann

Fluglehrer also den Tag am Kopierer verbrachte, kontrollierte man zeitgleich den anderen Fluglehrer auf – Sie ahnen es – die Mitführung des Bordbuchs!

Dabei war Luftamt-Mitarbeiter Bender auf diesen Super-Trick aber wohl so stolz, dass er vergaß, dass das Bordbuch nur „im Betrieb“ des Luftfahrzeugs mitzuführen ist und dass der Fluglehrer zum Zeitpunkt der Kontrolle das Flugzeug noch gar nicht in Betrieb genommen, sondern nur per Hand aus der Halle gezogen hatte!

Es kommt aber noch doller: Statt sich jetzt einfach leise zu schämen und für nächste Woche was Neues auszudenken, ging das Luftamt auf diesem dünnen Brett unbekümmert weiter, schrieb eine Ordnungswidrigkeit und verlor wieder einmal vor Gericht. Der Redaktion liegen die entsprechenden Akten vor und wir können eine gewisse Ungläubigkeit der Kammer herauslesen, was ihr hier für ein Schwachfug vorgelegt wurde.

Am beliebtesten war aber das Abgleichen der Bordbucheinträge mit dem Hauptflugbuch in Mainz. Da konnte man dann entweder eine OWI schreiben, wenn die Angaben abwichen, oder auch mal wegen Verstoßes ge-

Petition 39024

Lärmschutz im Luftverkehr - Verbot von Kunstflügen in Deutschland vom 08.01.2013

Text der Petition

Der Deutsche Bundestag möge beschließen...

die LuftVO in einem Punkt zu ändern:

"In Deutschland sind Kunstflüge untersagt."

Begründung

Kunstflüge werden in Deutschland nur von einigen reichen Piloten durchgeführt, aber es müssen viele Millionen Mitbürger unter dem unerträglichen Lärm leiden.

Der normale Vorbeiflug einer Sportmaschine stört niemanden, Kunstflieger sind aber an eng begrenzte Gebiete gebunden und bleiben dort mit kurzen Pausen für Stunden. Das an- und abschwellende Motorgeräusch ist besonders nervtötend. Außerdem ist der Geräuschpegel eines Kunstfliegers sehr viel höher als der eines Sportflugzeugs.

Die LuftVo berücksichtigt nur die Absturzgefahr eines Kunstfliegers, nicht aber die Lärmbelästigung. Der Lärm breitet sich in der Regel über ca 20 km Umkreis aus, die LuftVO bezieht sich aber nur auf das Gebiet senkrecht unter dem Kunstflieger.

Bundestagspetition gegen Kunstflug. Wer sich als MdL oder MdB gegen Kunstflug ausspricht, dem ist Applaus aus dieser Klientel sicher.

gen die Landeplatzlärmschutzverordnung, wenn ein Flug zu den Schutzzeiten weniger als eine Stunde dauerte.

Spätestens hier überschritt das Luftamt aber die Grenze von der guten alten Schikane zur echten Gefährdung des Luftverkehrs. Denn ein Ausbildungsflug für Kunstflug stellt selbst erfahrene Piloten vor neue Anforderungen und es kommt häufig vor, dass ein Flug abgebrochen werden muss, weil dem Schüler schlecht wird oder weil er andere Beschwerden entwickelt.

Aber auch das sah man in Hahn nicht ein und schrieb stur weiter OWIs, bis erneut ein Gericht dem Amt die verdiente

Watschen erteilte. Denn selbstverständlich kann ein Flug abgebrochen werden, wenn der Schüler kotzt oder Beschwerden hat. Landeplatzlärmschutz-Verordnung hin oder her!

Das Gericht verlangte hierfür lediglich einen entsprechenden Vermerk im Bordbuch, was die Schule auch geflissentlich tat.

Allein im Jahr 2012 erließ das Luftamt 15 Ordnungswidrigkeiten. Elf davon wurden gerichtlich kassiert. Das zeigt einen Verfolgungsdruck auf die Schule, den man rundheraus als schikanös bezeichnen kann. Dabei machte das Amt auch jede Menge Fehler.

UTC-Zeiten wurden z.B. als Lokalzeit gelesen. Aber man fand natürlich auch etwas in der Schule. Eine der vier OWIs, mit denen das Amt durchkam, war eine verspätete Schülermeldung. Und diese fand sich tatsächlich zwischen den Vordersitzen des Privat-PKW eines der Angestellten. Sie war schlichtweg aus dem Poststapel gerutscht. Ein geradezu atemberaubender Erfolg für das Luftamt und ein großer Schritt für die Flugsicherheit!

Die OWI-Orgie geht übrigens bis zum heutigen Tage weiter. Gerade am 14. April 2015 flatterte der letzte Liebesbrief aus Hahn in den Postkasten. Wir möchten die wesentlichen Teile hier zitieren, da wir selber nicht glauben konnten, auf welchem kleinkarierten Bockmist das Amt herumreitet. Die sagenhafte Anschuldigung: ein Schreibfehler!

Das Bordbuch des o. g. Luftfahrzeuges beinhaltet eine Eintragung am 21.09.2014 betreffend einen Flug von Ihnen und Herrn Martin [...].

Bei diesem Flug handelte es sich um einen Schulungsflug mit Herrn [...] als Flugschüler im Rahmen seiner damaligen Kunstflugausbildung und Ihnen als verantwortlichen Luftfahrzeugführer (Fluglehrer).

Start ist laut dieser Eintragung um 08:57 UTC und Landung um 09:47 UTC gewesen.

Im Hauptflugbuch des Verkehrslandeplatzes Mainz-Finthen hingegen ist am 21.09.2014 gar kein Flug mit dem o. g. Luftfahrzeug dokumentiert. Da am 21.09.2014 sowohl kein Start als auch keine Landung mit

dem Luftfahrzeug Typ (Kennung) Robin R2160D (D-EUMI) seitens der Flugleitung am Verkehrslandeplatz Mainz-Finthen im Hauptflugbuch festgehalten wurde, ist ein Versehen ausgeschlossen.

Das persönliche Flugbuch von Herrn [...] weist den genannten Flug am 21.09.2014 ebenfalls nicht aus. Laut diesem Flugbuch hat der genannte Flug am 22.09.2014 zu den o. g. Zeiten stattgefunden.

Im Rahmen Ihrer Einlassung vom 29.03.2015 als Antwort auf unser Anhörungsschreiben vom 26.03.2015 (VIII/17-570-006/2015) geben Sie zu, dass es korrekt sei, dass der genannten Flug nicht wie im Bordbuch eingetragen am 21.09.2014, sondern wie im persönlichen Flugbuch des Herrn [...] richtig eingetragen am 22.09.2015 stattfand und Sie den Bordbucheintrag lediglich versehentlich auf den 21.09.2014 datiert und somit falsch vorgenommen haben. Sie haben demnach als Halter und Verantwortlicher vorliegend das Bordbuch des o. g. Luftfahrzeuges zumindest fahrlässig nicht richtig geführt und somit ein Verstoß entgegen § 30 LuftBO begangen.

Und das will das Amt für diese ungeheuerliche Verfehlung haben:

Geldbußen:	50,00 €
Gebühr:	20,00 €
Auslagen:	3,50 €
Gesamtbetrag:	73,50 €

Wenn Sie jeden Monat so einen Quark bekommen würden, würden Sie mürbe werden?

Landesbetrieb zieht die DFS mit hinein

Man beschritt aber noch einen weiteren Weg: Die Karte wurde offiziell durch den Landesbetrieb Mobilität der DFS übermittelt mit der Aufforderung, über den rot markierten Flächen keine Freigaben mehr für Kunstflug zu erteilen, da es sich hier ja um dicht besiedelte Gebiete handele.

Der DFS kam diese Aufforderung wohl spanisch vor, deshalb sicherte man sich beim Verkehrsministerium ab. Von da schrieb ein Herr Dieter von Elm am 17. November 2011:

Aus Sicht des BMVBS besteht keine Veranlassung, an den Festlegungen und dem Verfahren des Landes zu zweifeln, In der Zwischenzeit wurde aufgrund von Hinweisen zahlreicher Petenten festgestellt, dass die DFS auf Anforderung des jeweiligen Luftfahrzeugfülu ers über dem betreffenden Gebiet regelmäßig eine sog, „Kunstflugbox“ einrichtet bzw. aktiviert, in welcher Kunstflug entgegen den vom Land getroffenen Entscheidungen durchgeführt wird. Angesichts der der DFS bekannten Festlegung des Landes Rheinland-Pfalz, dass es sich bei dem betreffenden Luftraum um einen Luftraum über dicht besiedeltem Gebiet handelt, in dem Kunstflug gesetzlich verboten ist, halte ich ein derartiges Verfahren der DFS für unvertretbar.

Es gab also ab Ende 2011 keine Freigaben mehr für die Kunstflugausbildung in Rheinland-Pfalz außer in der Wöllstein-Box, denn da stand je gerichtlich fest: Nicht dicht besiedelt.

Gegen die Freigabeverweigerung wehrte sich die Motorkunstflug-Schule juristisch in einer Klage gegen die DFS, unterlag jedoch zunächst vor dem Verwaltungsgericht Mainz. Denn die DFS war ja nur ausführendes Organ der unsinnigen Vorgabe aus dem Amt. Der eigentliche Verursacher, das Luftamt Hahn, stand in zweiter Reihe.

Die Schule zog jedoch weiter vor das Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz. Und da machte sich eine fünfköpfige Kammer erstmal richtig Arbeit mit dem Gesamtproblem. Das OVG dröselte den Themenkomplex auf, lud das eigentlich verantwortliche Luftamt als Beigeladene hinzu und entschied am 12. Februar 2014 unter AZ 8 A 10979|13.OVG:

Unter Abänderung des Urteils des Verwaltungsgerichts Mainz vom 14. August 2013 wird festgestellt, dass die Bescheide der Beklagten vom 30. November 2011 und vom 14. März 2012 rechtswidrig waren.

Die Beklagte und der Beigeladene haben die Kosten des Verfahrens beider Rechtszüge je zur Hälfte zu tragen. Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar. Der Beklagten und dem Beigeladenen wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten abzuwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Vollstreckung in gleicher Höhe Sicherheit leistet. Die Revision wird nicht zugelassen.

In der Begründung machen die Richter unmissverständlich klar, was sie von der Besiedelungskarte des Luftamts halten: Gar nichts! Zitat:

Der unbestimmte Rechtsbegriff des dicht besiedelten Gebietes ist unter Heranziehung der weiteren in § 8 Abs. 2 LuftVO geschützten Objekte „Städte“ und „Menschenansammlungen“ auszulegen. Von einem dicht besiedelten Gebiet ist hiernach auszugehen, wenn der Bereich eine Siedlungsdichte aufweist, wie sie im Allgemeinen im städtischen Bereich vorgefunden wird.

Allzu sehr reingekniert hatte sich das Luftamt übrigens nicht. Einen Nachweis über Lärm durch Kunstflug, z.B. in Form eines Lärmgutachtens, erbrachte die Landesluftfahrtbehörde auch nicht nach Aufforderung durch das Oberverwaltungsgericht. Beim politisch verordneten Engagement „für die Bürger“ traktiert man in Hahn lieber einen Kleinbetrieb mit OWIs, anstatt sich richtig Arbeit zu machen.

ATO-Blockade – der letzte Akt?

Anstatt dieses Urteil nun als Anlass zu einem Neustart zu nehmen, die Vendetta abzublasen und die Verantwortlichen beim Luftamt je nach Grad der parteipolitischen Deckung entweder lebenslang zur Hundesteuer abzuordnen oder nach Brüssel zu entsorgen und dann schleunigst eine pragmatische Lösung mit möglichst vielen Boxen und möglichst verteiltem Lärm zu erarbeiten, setzt das Amt seinen Feldzug gegen die Schule fort.

„Nächstes Jahr ist ATO-Umstellung, da hauen wir die um“, wird ein Mitarbeiter des Landesbetriebs hinter vorgehaltener Hand von seinen Kollegen zitiert. Und tatsächlich

lassen die Handlungen bzw. Unterlassungen des Amts eine solche Zielvorgabe realistisch erscheinen.

Während man den totalen OWI-Krieg uneingeschränkt fortsetzt, hat die Fachgruppe unter Carsten Gimboth offenbar nicht mehr die Zeit, den wegen der EASA-Umstellung fälligen Antrag auf ATO-Genehmigung auch nur halbwegs zeitnah zu bearbeiten.

Der Antrag wurde im März 2014 gestellt, eine Genehmigung ist nach wie vor nicht erteilt, die Schule daher seit 8. April 2015 ohne Zulassung und ohne Geschäftsgrundlage.

Nachdem man den Antrag zunächst liegen ließ, kreidete man der Schule dann Mängel im OM an, die man anderen Schulen, die die gleiche Vorlage eines großen Dachverbandes nutzten, nicht ankreidete.

Und man war auch um offensichtliche Falsch-aussagen nicht verlegen. Die Schule benötigte ein Büro direkt am Flugplatz, erklärten die EASA-Kenner auf dem Hahn. Das ist nun ganz offensichtlich falsch.

Eine besondere Rückhand hat man sich aber für den langjährigen und designierten Ausbildungsleiter Andre Telzer aufgehoben: Wegen der vielen Ordnungswidrigkeiten sei dieser als Head of Training (HT) ganz und gar ungeeignet!

Fazit

Der Vorgang um die Motorkunstflug-Schule Mainz ist gleich unter mehreren Gesichtspunkten skandalös:

Zum einen ist die offensichtliche Verfolgungswut des Luftamts gegenüber der Schule. Wer in nur einem Jahr 15 OWIs anstrengt,

aber mit elf davon vor Gericht scheitert, der hat in der Betriebsaufsicht jedes Maß und jede Verhältnismäßigkeit verloren. Mit anderen Worten: Das Luftamt hat entweder den Verstand verloren oder steht unter einem unglaublichen politischen Druck, den „Laden dicht zu machen“.

Für einen verlorenen Brief oder einen Schreibfehler im Bordbuch dann ein Bußgeld zu verhängen, ist ebenfalls nicht die übliche Art und Weise, wie Luftfahrtbehörden in Deutschland mit Ausbildungsbetrieben umspringen. Hier soll Druck gemacht und zermürbt werden. So was kennt man eigentlich eher aus Russland.

Diese OWIs dann dem langjährigen Ausbildungsleiter bei der Umstellung auf EASA-Regeln aber noch als Nichteignungs-Grund vorzuhalten, das ist geradezu pervers. Das Luftamt mag in jede beliebige Schule in Rheinland-Pfalz gehen und würde bei gleichem Überwachungsdruck mindestens genauso viele Schreibfehler oder verlorene Postbriefe entdecken. Das gilt ganz besonders für Kunstflug-Schulen, wo die Anzahl der Schüler wegen der kurzen Ausbildungsdauer sehr hoch ist.

Das Amt schädigt durch seine Handlungen aber nicht nur die Schule, sondern auch die Bürger. Denn die selbst auf den ersten Blick vollkommen idiotische Konstruktion, einfach das halbe Bundesland für dicht besiedelt zu erklären, hat über Jahre hinweg im Ergebnis dazu geführt, dass der Kunstflug der Schule zwangsläufig über der Wöllstein-Box und den Anwohnern dort konzentriert wurde. Dass hier zwischen 2010 und Februar 2014

„Nächstes Jahr ist ATO-Umstellung, da hauen wir die um“. Nach der krachenden Niederlage vor dem OVG mauern Gimboth und seine Fachgruppe nun bei der ATO-Zulassung!

niemand im Landesbetrieb Mobilität gesagt hat: „Lasst den Quatsch, damit blamieren wir uns und erreichen nur das Gegenteil“, das ist ein Organisationsversagen das Carsten Gimboth zu verantworten hat.

Das Handeln des Luftamts hat aber auch noch weitere Kollateralschäden verursacht. So wurde die DFS als Beklagte in einen Prozess hineingezogen, der nur zu verlieren war. Auch auf den Betreiber des Flugplatzes Mainz, den dortigen Verein, wurde mächtig Druck ausgeübt. Der Verein muss ein gutes Verhältnis zu Behörde und Anwohnern pflegen, und der Betreiber der Schule konnte in einer Auseinandersetzung, die er an so vielen Fronten führte, die Wünsche des Vereins nicht immer berücksichtigen. Das Verhältnis zwischen dem Betreiber der Schule und dem Verein ist – auch deshalb – inzwischen vollkommen zerrüttet.

Die im März 2014 beantragte ATO-Genehmigung hat die Flugschule bei Redaktionsschluss nach wie vor nicht erhalten. Damit ruht der Betrieb seit dem 8. April 2015, denn Deutschland macht die verlängerten Übergangsfristen der EASA für Registered Facilities ja nicht mit, wie der famose Bundesländer-Fachausschuss im Herbst beschloss.

 Jan.Brill@pilotundflugzeug.de