Zwischenspiel-stand in der Kunstflug-Vendetta

In Ausgabe 2015/06 hatten wir über eine wohl beispiellose Auseinandersetzung berichtet, die der Mobilitätsbetrieb Rheinland-Pfalz (Luftamt Hahn) mit einer kleinen Kunstflugschule in Mainz führt. Die Schule hatte sich bezüglich eines Defacto-Flugverbots (Wöllstein-Box) zwar gerichtlich vollumfänglich durchgesetzt, die Behörde überzog die Schule aber postwendend mit nicht weniger als 15 Ordnungswidrigkeiten in nur einem Jahr, von denen sie mit elf vor Gericht scheiterte. Zudem verweigerte sie der Schule die dringend benötigte Zulassung als Ausbildungsorganisation (ATO). Wir haben zum Jahresende nachgehakt, wie diese Auseinandersetzung weiterging.

Das Scheitern des Landes Rheinland-Pfalz in Zusammenhang mit der Wöllstein-Box als Blamage zu bezeichnen wäre eine unzulässige Untertreibung. Die Versuche, praktisch den gesamten Raum zwischen Bad Kreuznach, Mainz und Mannheim „par Ordre du Mufti“ als dicht besiedelt zu definieren und damit Kunstflug dort zu untersagen, wurden am 12. Februar 2014 vom Oberverwaltungsgericht in Koblenz endgültig kassiert, das offenbar politisch motiviert handelnde Amt nach Strich und Faden abgewatscht. Das politisch verordnete Engagement „für die Bürger“ und gegen ein Kleinunternehmen war gescheitert.

Ein flächiges Kunstflugverbot war jedoch nicht die einzige Strategie, die man in Hahn ergriff. Bereits vor dem Urteil – als sich eine Niederlage abzeichnete – traktierte das Luftamt die Zwei-Mann-Flugschule mit ständigen Kontrollen und Ordnungswidrigkeiten. Allein im Jahr 2012 strengte das Amt 15 Ordnungswidrigkeiten gegen die beiden Mitarbeiter der damals als Registered Facility agierenden Flugschule an.

Mit elf davon scheiterte das Luftamt vor Gericht. Vier kamen durch, darunter solch schwerwiegende Vergehen wie eine verspätete Schülermeldung oder ein Schreibfehler im Bordbuch eines der Schulflugzeuge!

Wenn ein Amt in einem Jahr 15 OWIs schreibt und mit elf davon Baden geht, dann ist die Frage berechtigt, ob hier nicht ganz andere Motive im Spiel sind als die gesetzlich geforderte Aufsicht über einen Klein-Flugbetrieb. Die Details dieser OWI-Orgie können Sie in unserer Berichterstattung aus dem Juni zu

diesem Thema nachlesen. Wichtig ist dieser Umstand jetzt eigentlich nur, weil er im vorerst vorletzten Akt des Dramas eine nicht unerhebliche Rolle spielt.

Denn die OWIs wurden schnell zum Instrument. Zum Instrument, um der Schule die Zulassung als ATO zu verwehren, genauer gesagt, um den designierten Ausbildungsleiter (HT) Andre Telzer als untauglich für diese Position auszuweisen.

Wohlgemerkt, die Schule wollte nichts anderes tun als das, was sie seit Jahren tat. Und das mit denselben Personen. Dafür musste sie sich nach den EASA-Regeln nun aber als ATO zertifizieren lassen.

Die persönliche Note

Am 12. März 2015 schrieb Oliver Wehrmann in einem langen Brief die Gründe für die Ablehnung des Antrags der bisherigen Registered Facility zur Zulassung als ATO.

> *Hr. Telzer ist bereits an Ihrer Flugschule mit derzeitiger Genehmigung als Registrierte Ausbildungseinrichtung (RF) als Ausbildungsleiter tätig und ist insbesondere in dieser Position in den letzten Jahren regelmäßig luftverkehrsrechtlich negativ in Erscheinung getreten. Er hat sich wiederholt nicht an gesetzliche Vorgaben gehalten. Beispielhaft möchten wir einige Verstöße auflisten:*
>
> - *Ordnungswidrigkeit im Jahr 2012 wegen Verstoß gegen § 8 Abs. 3 der Luftverkehrsordnung (LuftVO),*

Durchführung von Kunstflug im Bereich des Verkehrslandeplatzes Mainz ohne die erforderliche Zustimmung der Luftaufsichtsstelle.

- *Ordnungswidrigkeit im Jahre 2012 wegen Verstoß gegen § 24 Abs. 4 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO), verspätete Flugschülermeldung in zwei Fällen.*

- *mehrere Ordnungswidrigkeiten wegen Verstößen gegen die Regelungen der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung.*

[...]
Hr. Telzer hat wiederholt gezeigt, dass er sich nicht an luftverkehrsrechtliche Bestimmungen hält. Ein Fluglehrer, und insbesondere der Ausbildungsleiter, ist ein Vorbild für Flugschüler. Der Fluglehrer spielt eine entscheidende Rolle bei der Ausbildung eines Flugschülers zum verantwortungsvollen Piloten. Mit dem Fluglehrer und im wesentlichem dem Ausbildungsleiter steht und fällt die Qualität der angebotenen Ausbildungslehrgänge.

Hr. Telzer kann nach unserer Auffassung nicht gewährleisten, dass die Ausbildung regelkonform abläuft, da er sich selbst im Luftverkehr und in seiner bisherigen Funktion als Ausbildungsleiter nicht regelkonform verhalten hat. Er ist daher ungeeignet und kann nicht als Betriebsleiter und Ausbildungsleiter zugelassen werden.

Mal abgesehen davon, dass einige der hier im Rundumschlag herangezogenen OWIs vor Gericht abgeschmettert wurden, kann man sich jetzt natürlich die Frage stellen, weshalb das Luftamt Herrn Telzer als Ausbildungsleiter einer RF tolerierte, wenn es ihn in gleicher Position an einer ATO für so evident ungeeignet hält.
Zu den schlimmen Dingen, die Hahn dem designierten Head of Training (HT) vorwirft, gehören auch:

Aktuell hat Hr. Telzer den Flugschüler Hr. [...] nach Abschluss der Kunstflugausbildung zur praktischen Prüfung angemeldet. Auf dieser Anmeldung zur Prüfung gibt Hr. Telzer im Namen des Flugschülers eine eidesstattliche Versicherung ab, dass gegen Hr. [...] keine strafrechtlich relevanten Verfahren anhängig sind. Im Namen und Auftrag eines zweiten kann natürlich keine eidesstattliche Versicherung abgegeben werden. Diese straf- bzw. ordnungsrechtliche Relevanz wird ebenfalls gerade geprüft.

Tatsächlich hatte Telzer das Anmeldeformular für die Kunstflug-Prüfung „i.A“, also im Auftrag unterschrieben, da der Kandidat gerade nicht greifbar war und die Frist für die RF-Schulungen ablief. Mein Gott! Das darf nie wieder vorkommen!

Es gibt wohl keinen Flugbetrieb, keine Schule, an der man nicht Zahlendreher im Bordbuch, Fehler in den Formularen oder Rechenfehler beim Aufaddieren der Flugzeiten findet. Vor allem wenn man die Schule so gründlich auseinandernimmt, wie das Luftamt das in diesem Fall getan hat.
Wenn solche alltäglichen Form- und Flüchtigkeitsfehler einen HT ungeeignet machen, dann kann man getrost sämtliche Flugschulen in Deutschland sofort dicht machen.

Dem Autor selbst unterlaufen in seiner Tätigkeit als Pilot, Lehrberechtigter und Examiner im Jahr im Schnitt bestimmt zwei oder mehr Formalfehler im Kampf mit dem Paperwork. Vor allem bei den häufig wechselnden Examiner-Reports. Ein Kreuz falsch gesetzt, ein Feld vergessen, ein Fehler beim Addieren von Flugzeiten.
Das wird dann von der Behörde beanstandet und vom Autor unverzüglich korrigiert. So läuft das unter Erwachsenen.

Ich habe übrigens auch schon von Behörden gehört, denen in der Ausübung ihrer Tätigkeit Formal-, Schreib- und Rechenfehler unterlaufen sein sollen. Bestätigt ist diese Meldung aber freilich nicht.

Die Vorstellung, eine OWI zu kassieren, weil ich versehentlich auf der falschen Linie unterschrieben habe, ist komplett durchgeknallt. Das soll keine Aufforderung für ein Free-for-all sein. Schon im Interesse des Schülers oder Prüflings ist maximale Sorgfalt beim Papierkrieg erforderlich. Und wenn systematisch und flächig beschissen wird, hat die Behörde jedes Recht und auch die Pflicht, Konsequenzen zu ziehen. So wird es niemand als Überreaktion ansehen, wenn, wie vor Kurzem im benachbarten Ausland geschehen, eine Aufsichtsbehörde einem AOC-Holder den Stecker zieht, als sie feststellte, dass Bordbuch und Eurocontrol-Daten eine Differenz von 300 (!) Flugstunden aufwiesen. Dafür ist Aufsicht da. Nicht für harmlose Zahlendreher oder im Auto heruntergefallene Schülermeldungen.

Den größten Klopper hob sich das Luftamt aber auf:

Darüber hinaus haben wir Kenntnis erlangt, dass Hr. Telzer in mindestens 4 Fällen ([...]) als ,,Ausbildungsleiter einer ATO“ den Nachweis der Kunstflugausbildung nach FCL.800 bescheinigt hat, obwohl Ihre Flugschule noch keine Zulassung als ATO besitzt. Somit wurden hier bewusst Luftfahrtbehörden in Deutschland unter Angabe falscher Tatsachen getäuscht und Kunstflugeinträge in Luftfahrerlizenzen, „erschlichen“. Wir prüfen derzeit noch die straf- bzw. ordnungsrechtliche Relevanz und werden ein Verfahren einleiten.

Das wäre natürlich ein dicker Hund. Vorspiegelung falscher Tatsachen. ATO-Anmaßung. Betrug. „Erschleichen“ von irgendwas. Saftig wäre das schon ... eine knackige Vorlage für das Luftamt, die dann nur noch ins Tor gekickt werden muss.

Bevor wir jetzt Holz für den Galgen holen, prüfen wir aber mal lieber den Sachverhalt. Die Vorwürfe fallen in die Übergangszeit von nationalem ins europäische Recht.

Unstrittig ist, dass die Flugschule das Recht hatte, Kunstflugausbildungen nach altem nationalen Recht (§ 81 LuftPersV) auszubilden. Der wesentliche Unterschied zwischen der Kunstflugausbildung nach nationalem und nach EU-Recht ist, dass nach EU-Recht die Prüfung entfällt.

Die Vorstellung, dass es einen klaren Übergang, einen Stichtag für den Übergang gäbe, ist freilich illusorisch. Alte nach nationalem Recht begonnene Ausbildungen konnten in einer Übergangsfrist noch fertigge-

stellt werden, und die Zulassung der Registered Facilities in ATOs ging alles andere als zügig voran. Das LBA beispielsweise ließ alle bisherigen JAR-FTOs erstmal als EASA-ATOs weiterarbeiten, auch wenn sie nur ein Handbuch abgegeben hatten, das aber noch gar nicht geprüft war. Dann gab es noch eine Derogation (Abweichung) der EASA, die es den alten Organisationen erlaubt hätte, über den April 2015 hinaus unter der alten Genehmigung weiterzuarbeiten; sie wurde diskutiert und beschlossen, von Deutschland aber dann doch nicht genutzt.

Die schweren Vorwürfe des Luftamts entpuppen sich als heiße Luft. Nachdem alle Luftfahrtbehörden angeschrieben wurden, kam es nach Prüfung zu keinem einzigen Entzug einer Berechtigung.

Unnötig zu erwähnen, dass so ziemlich jedes Bundesland und jede Landesluftfahrtbehörde hier eigene Regeln machte und eigene Wege durch das Dickicht erdachte.

Kurzum: Piloten, Schulen und Behörden rieten sich gemeinsam durch den Nebel.

In dieser Situation hatte unsere Flugschule einem Umschüler von Segel- auf Motorkunstflug eine Bestätigung nach LuftPersV ausgestellt. Inzwischen hatte der Schüler aber schon eine Lizenz nach Part-FCL bekommen. Oje!

Das monierte der zuständige RP in Kassel. Die Bestätigung sei auf einem EASA-FCL-Formular zu erteilen. Unser HT entgegnete, dass er keine ATO sei. „Macht nichts“, war die Antwort aus Kassel, in Hessen würden alle RFs für eine Übergangsfrist als ATOs angesehen und könnten die entsprechenden Bestätigungen ausstellen.
Das ließ sich die Flugschule schriftlich bestätigen.

Das Vorgehen in Kassel ist vollkommen nachvollziehbar und lehnte sich am bereits beschriebenen Vorgehen des LBA an. Praktisch ging es ja auch gar nicht anders, als RFs übergangsweise als ATOs anzusehen, da man ja sonst jeden EASA-Lizenzinhaber bis zur Umwandlung aller RFs von jeglicher Aus- und Weiterbildung abgeschnitten hätte.

Telzer berichtete sogar einem Mitarbeiter des Luftamts in Hahn vom Vorgehen der anderen Behörde. Dieser entgegnete, dass man dies so machen „könne“. Die Flugschule stellte daraufhin drei weitere Bestätigungen für EASA-Lizenzinhaber aus.
Und was tat das Luftamt? Erstmal gründlich die Sach- und Rechtslage erörtern und dann mit dem Betroffenen ggf. eine tragfähige Übergangslösung finden und diese schriftlich und rechtssicher mit klaren Fristen dokumentieren? Nöö ... nicht die Bohne!

Das Luftamt schlug Alarm und schrieb – ohne Rücksprache mit Telzer – alle anderen Luftfahrtbehörden in Deutschland an und informierte diese, dass sich hier jemand als ATO ausgebe und unberechtigterweise Ausbildungen als ATO bescheinigt habe. Wow! Das Luftamt vergaß dabei jedoch klarzustellen, dass es sich bei diesem „jemand“ um eine reguläre RF handelte, die nach na-

tionalem Recht natürlich die Genehmigung hatte die entsprechende Ausbildung durchzuführen und zu bescheinigen.
Die Ämter reagierten übrigens sehr unterschiedlich. Mehrere Behörden ignorierten das Schreiben komplett.

Zwei Behörden schickten Anhörungsbögen an die betroffenen Schüler. Das LBA entzog einem Betroffenen sofort die Berechtigung. Dieser legte dagegen Einspruch ein, dann passierte lange nichts. Auf telefonische Nachfrage erklärte das LBA dem Lizenzinhaber, der betroffene Ausbildungsleiter solle mal eine Stellungnahme abgeben, was Telzer auch umgehend tat. Daraufhin gab das LBA dem Einspruch statt und die Berechtigung blieb in vollem Umfang erhalten. Sicher war man in Braunschweig sehr froh über diese kleine Sonderaufgabe aus Rheinland-Pfalz.

Halten wir also das Ergebnis des großen Alarmgeschreis aus Hahn einmal fest: Keine Berechtigung entzogen. Kein Verfahren eingeleitet. Alles nur heiße Luft.

Vor diesem Hintergrund kann man die recht vorwurfsvollen Formulierungen im Schreiben von Oliver Wermann („Somit wurden hier bewusst Luftfahrtbehörden in Deutschland unter Angabe falscher Tatsachen getäuscht.“) durchaus als zumindest irreführend bezeichnen.
Zudem: Wer sich öfter mal mit Behörden zofft, der kann in den relevanten Anschreiben aus Hahn recht gut erkennen, dass man sich seiner Sache nicht unbedingt sicher war:

> *Wir prüfen derzeit noch die straf- bzw. ordnungsrechtliche Relevanz und werden ein Verfahren einleiten.*

oder

> *Die straf- bzw. ordnungsrechtliche Konsequenz wird derzeit ebenfalls geprüft.*

oder

> *Wieder einmal zeigt sich, dass Sie eine Flugschule nicht im Einklang mit den rechtlichen Bestimmungen führen können. Der Antrag auf ATO-Zeugnis wird möglicherweise abgelehnt, was Ihnen aber mit separatem Schriftverkehr mitgeteilt wird.*

Dies sind Formulierungen, mit denen man sich im Nachbarschaftsstreit beim Austausch von Freundlichkeiten über den Gartenzaun lächerlich machen kann.
Eine ernstzunehmende Aufsichtsbehörde, die sich sicher ist, einen Delinquenten nun endlich nachhaltig an die Wand nageln zu können, die geht ganz anders vor. Die bellt nicht, die beißt. Fragen Sie mal bei den ehemaligen Mitarbeitern von IKON nach, wie so was aussieht …

Räumlichkeiten

Neben der Frage des Ausbildungsleiters stand ein anderes Hindernis der ATO-Anerkennung im Wege: die Räumlichkeiten.
Die Flugschule hatte ihren Unterrichtsraum 20 km vom Flugplatz entfernt im hessischen Ginsheim. Für die konkrete unmittelbare Flugvorbereitung sollten die allgemein zugänglichen Briefing-Räumlichkeiten am Flugplatz Mainz genutzt werden.

Mehr als die allgemein zugänglichen Briefing-Räume wird die Flugschule in Mainz auch nie nutzen können, da sich der Eigentümer der Schule rettungslos mit Teilen des Vereinsvorstands überworfen hat. Aber das ist eine andere Geschichte ...

Ein Schulungsraum in Ginsheim gehe nicht, teilte das Luftamt Hahn zunächst mit. Die Räumlichkeiten müssten am Flugplatz sein. Gegenfrage des HT: „was sagen Sie denn dem Richter, wenn der Sie fragt, wie weit eine Landebahn vom Unterrichtsraum entfernt sein muss, damit der Theorie-Unterricht dort Substanz erhält?“
Daraufhin war das Thema Schulungsraum erledigt. Das Luftamt bestand nun aber auf einem Büro am Flugplatz.
Nur im Fall von Ballonen seien Räumlichkeiten außerhalb von Flugplätzen zulässig. Das Luftamt tat damit, was Behörden in Deutschland gerne tun. Sie drehen eine ausdrückliche Erleichterung in eine Verschärfung um. AMC2 ORA.GEN.215 legt unter der Überschrift „Facility requirements“ Buchstabe (a) fest:

The following flight operations accommodation should be available:
(1) a flight planning room with the following facilities:
(i) appropriate current aviation maps and charts;
(ii) current AIS information;
(iii) current meteorological information;
(iv) communications to ATC (if applicable);
(v) any other flight safety related material.
(2) adequate briefing room(s)/cubicles of sufficient size and number;
(3) suitable office(s) to allow flight instructors to write reports on students, complete records and other related documentation;
(4) suitable rest areas for instructors and students, where appropriate to the training task;
(5) in the case of ATOs providing training for the BPL or LAPL(B) only, the flight operations accommodation listed in (a)(1) to (a)(4) may be replaced by other suitable facilities when operating outside aerodromes.

Aus der Erleichterung in Satz (5) konstruierte das Luftamt dann ein Mandat, dass alle anderen ATOs sämtliche zumindest ein Büro- und die Flugvorbereitungsräume an einem Flughafen haben müssen.

Klar könnte eine Schule mit 20 Flugzeugen, 30 Lehrern und 120 Schülern ihren Betrieb nicht sinnvoll in einem vielleicht drei Crews fassenden Briefing-Raum vor- und nachbereiten. Das ist unstrittig.
Ein Zwei-Mann-Laden, der eigentlich nie mehr als einen Schüler, ein Flugzeug und einen Lehrer in Aktion hat, kann das aber sehr wohl. Telzer richtete daraufhin eine Anfrage an die EASA und diese antwortete:

Die von Ihnen richtigerweise zitierte AMC2 ORA.GEN.215 Facility requirements gibt keinerlei Hinweis darauf, dass die Räumlichkeiten, die für den Betrieb vorgeschrieben sind, direkt am Flugplatz sein müssen.
[...]
Die Bestimmungen in (a)(5) waren notwendig, da Ballone in ihrem Betrieb nicht an Flugplätze gebun-

den sind. Sie erlauben keinen Rückschluss darauf, dass alle anderen Betriebsarten eine physische Anwesenheit am Flughafen erfordern.

Wieder ist hier die Leitungsebene des Luftamts um Carsten Gimboth zu kritisieren, die solch offensichtlichen Fehlentwicklungen keinen Riegel vorgeschoben hat.

Die EASA schrieb auch, dass eine Behörde die konkrete Eignung der Räumlichkeiten zu prüfen habe und dass ein Flugvorbereitungsraum 15 km vom Flugplatz entfernt wohl ungeeignet sei. Darum ging es aber nie. Die konkrete Flugvorbereitung würde natürlich in Mainz stattfinden. Das Luftamt Hahn bemängelte jedoch konkret den „Schulungsraum“ und dann das „Büro“:

Da er jedoch nicht am Stationsort des eingesetzten Luftfahrzeugs ist, erfüllt er nicht die genannten Anforderungen I.–III. am Heimatflugplatz.

Und damit hat das Amt mal wieder – fachlich und sachlich – voll in die Grütze gegriffen.

Die Scheidung

Die Vorgänge in Hahn sind für uns kaum erklärbar. Bei gelegentlichen persönlichen und beruflichen Kontakten hat die Behörde uns gegenüber ein anderes, professionelleres Bild abgegeben. Auch die hier im Kampf stehende Flugschule hatte bis zur Schlacht um die Wöllstein-Box gut und reibungslos mit dem Amt zusammengearbeitet.

Dass die Protagonisten auf Seiten der Flugschule nicht gerade als konfliktscheu einzustufen sind, ist ebenfalls klar. Angesichts einem politisch motivierten Defacto-Flugverbots stellten sich die Inhaber auf die Hinterbeine. Und führten das Amt vor.

Je mehr man sich in den Schriftverkehr, der Behörde einliest, desto mehr verdichtet sich der Eindruck, dass sich das Luftamt hier hoffnungslos verrannt hat. Ja, die beiden Betreiber der Schule lassen sich nichts gefallen und gehen sofort mit dem Anwalt los. Ja, die gerichtliche Auseinandersetzung um die Wöllstein-Box war eine vollständige und tiefe Blamage für das Amt. Und ja, andere Antragsteller mögen umgänglicher – gefügiger – sein.

Die Behörde hat hier nach unserer Ansicht aber die erforderliche ruhige Hand verloren. Wenn man einer Schule mit 15 OWIs pro Jahr nachstellt und mit den vier, mit denen man durchkommt, dann den Head of Training diskreditiert, und so die nötige Umwandlung in eine ATO blockiert, dann ist das nicht mehr sachlich.

Wenn man sich eine Interpretation des AMC aus den Fingern saugt, die von der EASA in der Luft zerrissen wird, und damit die Zulassung als ATO blockiert, dann ist das ebenfalls höchst unprofessionell.

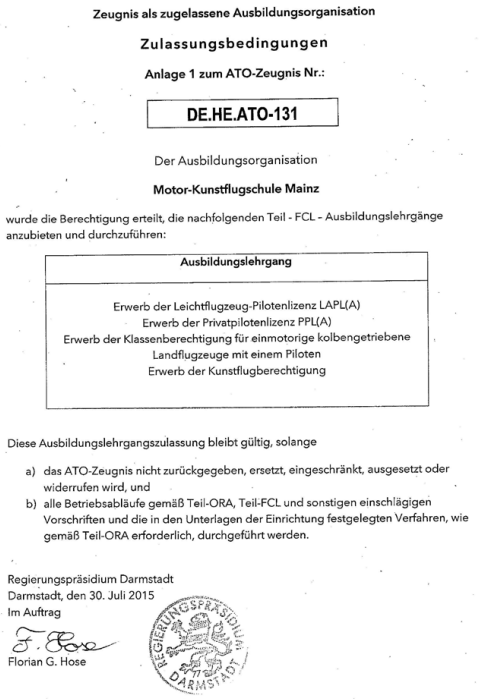
Und schließlich: Wenn man in der wilden Übergangsphase zwischen RF und ATO eine Flugschule bei allen Luftämtern Deutschlands wegen angeblicher „Erschleichung“ von Berechtigungen anschwärzt und dabei nicht ein Entzug oder Verfahren hängen bleibt, dann ist es höchste Zeit, eine ordentliche Portion behördlichen Baldrian zu nehmen.

Das Luftamt agierte indes weitgehend freihändig weiter: Einen Monat *vor* Ende der Übergangfrist für RFs (8. April 2015) untersagte Oliver Wermann mit Schreiben vom 16. März 2015 der Schule mit sofortiger Wirkung die weitere Ausbildung nach altem Recht. Offenbar konnte man es auf dem Hahn nicht mehr abwarten.

Wieder ist hier die Leitungsebene des Luftamts um Carsten Gimboth zu kritisieren, die solch offensichtlichen Fehlentwicklungen keinen Riegel vorgeschoben hat. Im Gegenteil, es ist naheliegend, dass zumindest in der Anfangsphase der Vendetta, als es um die Wöllstein-Box ging, die Behörde einer Verschärfung der Gangart aufgrund von politischem Druck auch noch Vorschub geleistet hat.

Vielleicht dämmerte es daher ja im Sommer dem einen oder anderen Mitarbeiter auf dem Hahn, dass man diesen ATO-Antrag nach der ganzen Vorgeschichte nicht in den Griff bekommt.
Jedenfalls versuchte man nun die Scheidung. Am 20. Mai 2015 schrieb das Luftamt im Rahmen der laufenden gerichtlichen Auseinandersetzung um die ATO-Zulassung, dass man sich für die Motorkunstflugschule Mainz (MKM) nicht mehr länger als zuständig betrachte, da das Unternehmen seinen Sitz in Ginsheim, Hessen, habe. Eine entsprechende Gesetzesänderung erlaubte nun diese Sichtweise.

Der RP-Darmstadt wies die Zuständigkeit zunächst mit Schreiben vom 1. Juni 2015 zurück. Erst nach einer gerichtlichen Entscheidung akzeptierte Hessen die Zuständigkeit für diese heiße Kartoffel.



Zeugnis als zugelassene Ausbildungsorganisation

Zulassungsbedingungen

Anlage 1 zum ATO-Zeugnis Nr.:

DE.HE.ATO-131

Der Ausbildungsorganisation

Motor-Kunstflugschule Mainz

wurde die Berechtigung erteilt, die nachfolgenden Teil - FCL - Ausbildungslehrgänge anzubieten und durchzuführen:

Ausbildungslehrgang
Erwerb der Leichtflugzeug-Pilotenlizenz LAPL(A) Erwerb der Privatpilotenlizenz PPL(A) Erwerb der Klassenberechtigung für einmotorige kolbengetriebene Landflugzeuge mit einem Piloten Erwerb der Kunstflugberechtigung

Diese Ausbildungslehrgangszulassung bleibt gültig, solange

a) das ATO-Zeugnis nicht zurückgegeben, ersetzt, eingeschränkt, ausgesetzt oder widerrufen wird, und
b) alle Betriebsabläufe gemäß Teil-ORA, Teil-FCL und sonstigen einschlägigen Vorschriften und die in den Unterlagen der Einrichtung festgelegten Verfahren, wie gemäß Teil-ORA erforderlich, durchgeführt werden.

Regierungspräsidium Darmstadt
Darmstadt, den 30. Juli 2015
Im Auftrag
Florian G. Hose

REGIERUNGSPRÄSIDIUM DARMSTADT

„Och-joh“ würde man dazu in Hessen sagen. Eine ATO-Genehmigung. Und das für den Laden und die Leute, die man in Hahn nicht nur für fachlich, sondern auch für charakterlich komplett ungeeignet hielt. Entweder hat Darmstadt nicht geprüft (unwahrscheinlich) oder das Luftamt Hahn steht ein weiteres Mal ziemlich blamiert da.

Die Hessen prüften vor allem die zahlreichen Vorwürfe gegen den designierten Ausbildungsleiter Telzer. Sie kamen jedoch sowohl auf der fachlichen wie auch personellen Ebene zu ganz anderen Erkenntnissen als das Luftamt in Hahn. Auf Basis derselben Unterlagen und Akten stellte der RP Darmstadt nach nur wenigen Tagen das begehrte ATO-Zeugnis aus!

Wenn es einer letzten Ohrfeige für das Luftamt bedurft hätte, dann wäre sie das gewesen: Da hatte das Luftamt Hahn die ATO-Zulassung monatelang verweigert. Es war zu gerichtlichen Auseinandersetzungen und heftigen Vorwürfen gekommen, die sogar den Antragsteller persönlich kritisierten und ihm die charakterliche Eignung als Ausbildungs-

Die Vorgänge in Hahn sind für uns kaum erklärbar. Bei gelegentlichen persönlichen und beruflichen Kontakten hat die Behörde uns gegenüber ein anderes, professionelleres Bild abgegeben.

leiter absprachen. Und dann kommt der RP Darmstadt nach kürzester Zeit zu der Erkenntnis: Alles ok. Antrag stattgegeben.

Niemand, der unsere Berichterstattung liest, würde behaupten, dass wir den RP Darmstadt mit Samthandschuhen anfassen. Im Zusammenhang mit den wilden Theorien der Behörde zur TRI-Berechtigung haben wir diese Dienststelle heftig kritisiert. Und niemand, der mit dem RP zu tun hat, würde behaupten, dass man in Darmstadt alles nur durchwinkt. Der Leser mag sich also selber ein Bild davon machen, welche fachliche Substanz die Beanstandungen des Luftamts Hahn am ATO-Antrag hatten.

Die Schule ist nun wieder genehmigt. Mit Sitz in Hessen. Sie fliegt in Mainz. Und in der Wöllstein-Box. Wir sind genau da, wo das Drama begann. Verdient haben an diesem Schwachsinn nur die Anwälte. Das Luftamt in Hahn hat sich blamiert. Restlos. Und ist vorerst auf ganzer Linie gescheitert. Kosten, unglaublich viel überflüssige Arbeit und ein Reputationsverlust sind bei der Flugschule zu beklagen. Und als Kollateralschaden ist das Verhältnis einer der Betreiber zum Flugplatz Mainz komplett zerrüttet.
Was um Himmels Willen sollte das alles?

Und wer noch den geringsten Zweifel hatte, dass politischer Druck hier eine Rolle gespielt haben könnte, der kann sich den Gesetzesantrag 550/15 der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen durchlesen.

Darin fordern die mit Beteiligung der Grünen regierten Länder eine umfassende Änderung des § 29 b Absatz 2 Luftverkehrsgesetz mit der Zielsetzung:

> *Schließlich sollen mit dieser Gesetzesänderung die Bürgerinnen und Bürger, die im Umfeld von Flugplätzen leben, wo Kunstflüge mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen stattfinden, besser vor den hiervon ausgehenden Fluglärmbelastungen geschützt werden.*

Worauf das hinausläuft, ist die Legalisierung dessen, womit das Luftamt gescheitert ist. Die politische Festlegung, wo Kunstflug erfolgen kann und wo nicht. Oder mit anderen Worten: das Verbot desselben.
„Mehrkosten für die Luftverkehrswirtschaft“ schreiben die Autoren des Gesetzesantrags, seien „im Interesse des Lärmschutzes hinzunehmen“.

Wir befürchten, noch nicht den letzten Teil dieser Saga beschrieben zu haben.

Jan.Brill@pilotundflugzeug.de

Doch kein Happy-End: Der Bundesrat berät auf Antrag von Rheinland-Pfalz jetzt über weitere umfangreiche Einschränkungen von Kunstflug im deutschen Luftraum.