



Jochen Hägele
Rechtsanwalt und Vizepräsident der AOPA-Germany

Steht der Kunstflug vor dem Aus?

MOTORKUNSTFLUG Die DFS hat extreme Einschränkungen für den Motorkunstflug erlassen. Die Verbote gehen alle Piloten an – sie könnten Schule machen

KOMMENTAR **Jochen Hägele**

Da sicherlich die wenigsten unter uns Privatpiloten motorbetriebenen Kunstflug betreiben, könnte ein Großteil der Leserschaft jetzt denken: Was interessieren mich die Probleme dieses doch recht überschaubaren Kreises? Aber so einfach dürfen wir es uns nicht machen. Was ist also das Problem?

Die DFS Deutsche Flugsicherung hat am 9. Juli das AIC VFR 04/16 erlassen. Es gilt seit dem 23. Juli und legt fest, dass zu bestimmten Zeiten in Deutschland bundesweit nunmehr keine Flugverkehrskontrollfreigaben seitens der DFS für Kunstflug mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen erteilt werden. Die Zeiträume sind erheblich: montags bis freitags vor 6 Uhr, zwischen 12 und 14 Uhr sowie nach Sonnenuntergang; samstags, sonntags und an Feiertagen vor 8 Uhr und nach 12 Uhr für den Rest des Tages. Es gilt jeweils die Ortszeit.

Als Begründung für diese drastischen Einschränkungen beruft sich die DFS auf eine rechtskräftige Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Koblenz, wonach die Durchführung von Kunstflügen mit motorbetriebenen Luftfahrzeugen aus Lärmschutzgründen nur außerhalb der bereits genannten Ruhezeiten zulässig ist.

Das bedeutet letztlich, dass die Entscheidung in einem einzelnen Fall herangezogen wird, um die bundesweite Kunstflugszene in einer noch nie dagewesenen Form zu reglementieren. Dieser gravierende Einschnitt erfolgt ohne Vorankündigung und ohne Einbeziehung von Luftfahrtverbänden und Betroffenen. Ihnen wurde jedes rechtliche Gehör versagt.

Dabei erfreut sich der Kunstflug nicht zuletzt wegen der Erfolge von Matthias Dolderer in der Rennserie des Red Bull Air Race wachsender Beliebtheit.

Wie auch immer die Erwägungen gelagert sein mögen: Hier wird unter dem Deckmantel des Lärmschutzes die Ausübung einer Sportart nahezu unmöglich gemacht. Diese Ansicht bestätigt sich bereits dadurch, dass in der von der DFS zur Begründung herangezogenen Entscheidung des OVG Koblenz zu keinem Zeitpunkt Beschwerden aus der Bevölkerung über erhöhte Lärmbelastungen im Raum standen. Der angegriffene Kunstflug erfolgte nachweislich in den eigens dafür eingerichteten Boxen, welche die Mindestanforderungen der in § 8 der Luftverkehrsordnung normierten Vorgaben zur Gefahrenabwehr und zum Lärmschutz weit übertrafen. Bei dieser Entscheidung ging es lediglich um ein Kräftemessen zwischen der Landesluftfahrtbehörde und einer betroffenen Kunstflugschule. Scheinbar ist in Zeiten von grün-regierten Städten und Bundesländern eine solche Sportart nicht mehr zeitgemäß und mit den ökologischen Anschauungen und Vorstellungen unvereinbar.

Sollen dann zukünftig sämtliche Motorsportarten, darunter Automobilrennsport, Motorradrennsport und viele mehr, abgeschafft werden, ungeachtet deren Lobby und immens großer Wirtschaftskraft?

Es ist nicht weit hergeholt, wenn man angesichts des Verbots die Frage aufwirft, ob der motorbetriebene Kunstflug in Deutschland noch eine Zukunft hat. Diese sehr restriktive Beschränkung des

Kunstflugs führt den motorbetriebenen Kunstflug hierzulande in äußerst schwierige Zeiten, da es sich bei den Piloten nahezu ausschließlich um Amateure handelt, die in der Regel nur in ihrer Freizeit, also letztlich vor allem am Wochenende und an Feiertagen fliegen können. Da fällt die sonst übliche Trainingssession am Samstagnachmittag ebenso weg wie die geplante Kunstflugausbildung in der Freizeit. Von Trainingscamps gar nicht zu reden, die überwiegend an Wochenenden stattfinden.

Damit dieses Szenario nicht Realität wird, haben sich der DAeC und die AOPA-Germany dahingehend verständigt, gemeinsam gegen die Vorschrift vorzugehen. In Kooperation beider Verbände werden umgehend die erforderlichen rechtlichen Schritte eingeleitet, um die Wirksamkeit des AIC zu erschüttern und die Beschränkungen aufzuheben.

Als Verbände der Allgemeinen Luftfahrt sehen wir uns in der Verpflichtung, diese Sportart in ihren Belangen zu unterstützen – und schlichtweg ihre Ausübung zu ermöglichen. Dabei stehen nicht nur die Interessen der Kunstflugpiloten im Vordergrund, sondern auch die Interessen zahlreicher Kunstflugschulen, die aufgrund der Restriktionen um ihre Existenz bangen müssen. Und es geht auch um die Hersteller und Zulieferbetriebe für Kunstflug-Maschinen.

Letztlich geht es aber um viel mehr: um den Erhalt von Arbeitsplätzen; um Entwicklungs- und Forschungsergebnisse, die aus dem Kunstflug auf die Luftfahrt übertragen werden. Und schließlich darum, dass ein solches Vorgehen der Behörden nur allzu leicht auf viele andere Bereiche der Fliegerei ausdehnbar wäre. Es geht also für Ihre Interessenvertreter um einen alten Grundsatz, dem wir mit aller Macht folgen werden: Wehret den Anfängen! ❧❧❧



Neue Optik: Die deutsche AOPA hat nun ein Logo, das mit anderen Landesfarben von allen Mitgliedern im International Council of Aircraft Owners and Pilots Associations (IAOPA) genutzt wird