

Warum alles so ist, wie es ist

Vor 20 Jahren, als ich das erste Mal bei Matthes' Star Cup dabei war, wurden tagsüber mehrere Jahresnachprüfungen durchgeführt. Mit dabei war Ellen Hausmann, die nebenbei fachgerecht Wettkampfschäden an Ballonhüllen beseitigte. Später beim Ballonmeisterkursus in Selzen erläuterte uns Alfred Matthes ausführlich die Brenneinheit mit den notwendigen Wartungsmaßnahmen. In Wuppertal fertigte Ellen Hausmann in ihrer Garage komplette Hüllenoberteile, die jeder Prüfung standhielten. Es gab in Deutschland vielleicht drei oder vier Hallen für Hüllenreparaturen. War die Ballonfahrt damals unsicherer?

Dann investierte Benedikt Haggeneß als T&C-Händler in ein präsentables Gebäude mit Showroom und angeschlossener Halle für die Wartung und Reparaturen, unterstützt von Walter Müller, dem damaligen DFSV-Präsidenten, der dort auch Jahresnachprüfungen abnahm. Als bald mutierte „die Halle“ zur Grundvoraussetzung für die Genehmigung eines LTB. Die Besitzstandsregelungen der DAeC-Verbände mit den Prüfungen auf der grünen Wiese wurden quasi zum Makel. Es war von Wettbewerbsverzerrung die Rede. Dem letzten Verfechter dieser Art von Prüfungen, Fritz Gerfert, wurde das Leben schwer gemacht. Walter Müller zeigte ihn beim LBA wegen einer fehlenden Nationalflagge an, die dieser bei einer JNP übersehen hatte. Nach dem Unfall eines Ballons, den Fritz Monate vorher geprüft hatte, wurden Prüfungen auf der grünen Wiese nur noch in Ausnahmefällen und gegen Verwaltungsgebühren genehmigt. Das war 2002.

Es wurden dann mehrere neue Prüfer ernannt, die eines gemein hatten,

- sie waren angepasste Seiteneinsteiger;
- sie planten einen eigenen LTB mit Halle;
- sie passten flächendeckend auf die Landkarte der Republik.

Denn wer das alte System mit den Prüfungen vor Ort bei den Kunden kaputt macht, braucht natürlich Ersatz und zwar flächendeckend. Unabhängige Seiteneinsteiger, die nicht aus einem DAeC-Verband kamen, waren bevorzugt. Denn wer Geld investiert und Schulden macht, hat etwas zu verlieren und akzeptiert die Hack- und Hausordnung der Szene. Diese sieht folgendermaßen aus:

Das Luftfahrtbundesamt sorgt mit Rundschreiben und NfLs dafür, dass die Ballöner möglichst nichts mehr selbst machen dürfen. Denn wie berichtet, will das Amt in Zukunft keine Arbeit mit möglichen Umschreibungen haben. Die Betreiber der LTBs können somit höhere Umsätze einfahren. Da ein technischer Obmann wie Axel Birtel für den Verband ehrenamtlich, als Prüfer und Lobbyist für die Firma Schröder aber bestimmt nicht umsonst arbeitet, ist es nicht verwunderlich, dass dieser bei dem Spiel um einfache Arbeiten auf Seiten des Amtes mitmachte. Auch die Vorsitzende des DFSV spielt auf Seiten der Technikgewaltigen mit, da mehr LTBs auch mehr Anzeigen schalten. So ist es kein Wunder, dass Marita – die sonst nichts anbrennen lässt und auch mal ohne Absprache mit Verantwortlichen von Ressorts in deren Bereiche agiert – sich hier so weit zurückhält, als wäre sie auf dem technischen Auge und Ohr blind und taub. Sich mit den Strippenziehern der Technik anzulegen, bringt zudem persönliche Nachteile. Wer bei Feierlichkeiten des LBA mit dem Präsidenten an einem Tisch sitzen darf, läuft Gefahr, bei verdächtigen Fragen schon beim nächsten Mal ein paar Tische weiter platziert zu werden. Und für Ruhe und eine gefällige BSM-Redaktion sorgt die Firma Schröder mit einem Ballon als Extrageschenk. Wer will denn da noch über nicht funktionierende Sicherheitsventile und schwächelnde Dichtungen berichten. Ich habe nichts gegen die Firma Schröder und ihre Produkte, die allgemein nicht schlechter sind als die anderer Hersteller. Nur die Verantwortlichen benehmen sich nicht gerade wie ehrbare Kaufleute. Dazu 2 Beispiele:

- 1992 versuchte Theo Schröder das LBA zu überzeugen, in gewerblichen Ballonen nur noch Edelstahlflaschen zuzulassen, da Aluminiumbehälter äußerst unsicher seien. Da war kurz nachdem seine VA-50-Flaschen zur Genehmigung gelangten.
- 1996 verlangte die Firma für den Fall einer Stickstoffbeaufschlagung ihrer Flaschen, dass die Halter bei ihr die Typenschilder in einer aufwendigen Prozedur ändern lassen müssten, obwohl die tatsächliche gesetzliche Vorgabe so aussieht, dass bei Befüllung mit Stickstoff dies mit einem Filzstift auf der Flasche vermerkt werden kann. Erst 3 Jahre später revidierte Schröder mit Hinweis auf eine plötzlich geänderte Gesetzeslage seine Vorgabe. Der damalige Vorsitzende Walter Müller wusste alles von Anfang an, schrieb aber im BSM nichts darüber.

So bezahlen die Verbandsmitglieder gleich zweimal für das Ballonmagazin. Einmal mit ihrem Mitgliedsbeitrag und dann noch mal mit dem Mangel an geldwerten Nachrichten. So lange die Geschäfte gut liefen, war das alles zu verschmerzen.

Nun aber haben sich die Zeiten geändert. Alle müssen rechnen. Jahr für Jahr kehren ca. 100 Mitglieder dem Verband den Rücken. Und nicht nur das. Ab 2012 wird ca. 90% der jetzigen deutschen Ballonflotte als gewerblich eingestuft werden. Da sich die EASA am ICAO-Recht orientiert, wird es da auch keine Aufweichungen geben

EG-VO 216/2008, Artikel 3 - Begriffsbestimmungen

i) bedeutet „gewerbliche Tätigkeit“ den Betrieb eines Luftfahrzeugs gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Gegenleistungen, der der Öffentlichkeit zur Verfügung steht oder der, wenn er nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, im Rahmen eines Vertrags zwischen einem Betreiber und einem Kunden erbracht wird, wobei der Kunde keine Kontrolle über den Betreiber ausübt.

Da nach jetzigem EASA-Recht alle gewerblich betriebenen Ballons einen Vertrag mit einer CAMO und einem Instandhaltungsbetrieb abschließen müssen, wird die Hauptaufgabe sein, dies für die Zukunft zu ändern. Die meisten Betriebe, nicht nur in Deutschland, sind 1-Mann-Betriebe. So liegt der Unterschied zwischen einem 1-Mann-Betrieb und einem unabhängigen Sachkundigen gemäß den Anforderungen des Parts 66 nur darin, dass der Betrieb ein Betriebshandbuch erstellen muss, in welchem alle Vorgehensweisen beschrieben sind. Das aber hat ein genehmigtes Ballonunternehmen mit seinem technischen Betriebshandbuch auch.

Die EASA plant jetzt spezielle Wartungsvorschriften für gewerblich betriebene Ballons. Ein erster Entwurf soll im 2. Quartal 2009 erscheinen. Um die Vorschriften auf ein erträgliches Niveau zu bekommen, sind Vorschläge und Engagement gefragt. Ich bin gespannt, auf welche Seite sich der technische Referent des DFSV schlägt. Eine Alternative zum Muss von CAMO und Part-F-Betrieb für Ballonunternehmen gibt es nur in der Form von Qualifizierungsmaßnahmen aller interessierten Ballonhalter.