

## Essay zum Thema Rundflüge

**Schon seit Jahren beschäftigt sich die Fliegergemeinde mit dem Thema Rundflüge. In den Fachzeitschriften erscheinen dazu immer wieder Beiträge. Die Landesluftfahrtbehörden haben teilweise Leitfäden erarbeitet. Der nachfolgende Beitrag reiht sich ein in die zahlreichen Veröffentlichungen, welche es sich zur Aufgabe gemacht haben, das schwierige Thema für die zahlreichen Luftsportler verständlich zu machen. Zugleich ein kritischer Blick auf die aktuelle Rechtslage.**

Man stelle sich einen normalen Sonntag auf dem Flugplatz vor. Die Sonne scheint und der Flugbetrieb brummt. Manche Wanderer sind unterwegs und steuern den nächsten Flugplatz an zur Rast oder als Zwischenziel. Manch einer, vielleicht ein Anwohner aus dem nächsten Ort, hat persönliche Verbindungen zum Flugsportverein, man kennt sich. Man möchte die Gegend auch (noch) mal von oben sehen. Vor der EU-Verordnung 965/2012 hätte niemand einen Gedanken verschwendet und den Gast in das nächste verfügbare Flugzeug gesetzt. Für einen Unkostenbeitrag, versteht sich. Der Verein konnte daran ein paar Euro verdienen und der Pilot Starts und Stunden sammeln. Nach der Verordnung 965/2012 aus dem Jahr 2012 sollte es damit erst mal vorbei sein. Die Rundflüge sollten nur noch von Berufspiloten ausgeführt werden dürfen. Ein Aufruhr ging durch die Fliegerwelt. Für die Vereine, welche auf Rundflüge – sei es aus finanziellen Gründen, sei es zur Gewinnung von Mitgliedern – angewiesen waren, eine schwierige Situation. Mit der Verordnung 379/2014 erfolgte im Jahr 2014 eine Nachbesserung. Manche Vereine verzichteten auf Rundflüge, manche ignorierten die neuen Regelungen gänzlich oder behelfen sich durch kreative Regelungen.

Wenn nun ein typischer Flugsportverein bei Rundflügen alles richtig machen möchte, gibt es einige Dinge zu beachten. Die einschlägigen Regelungen finden sich in EU-Verordnungen, Änderungsverordnungen,

Durchführungsverordnungen und deren Änderungsverordnungen. Ein Puzzlespiel. Es ist nicht einfach den Überblick zu bekommen. Zudem sind weitere Rechtsgebiete betroffen, wie z. B. das Gewerberecht, Wettbewerbsrecht oder Versicherungsrecht.

Im Mittelpunkt steht die Frage, ob ein Rundflug gewerblich oder nicht gewerblich durchgeführt wird. Im deutschen Recht ist der Begriff „gewerblich“ mit nachhaltiger Gewinnerzielungsabsicht verknüpft. Das europäische Recht tickt aber anders. Denn ein Luftverkehrsbetrieb ist nach europäischem Recht bereits dann gewerblich, wenn Fluggäste, Fracht oder Post gegen Entgelt oder sonstige geldwerte Vorteile transportiert werden. Die Absicht, dabei Gewinn zu erzielen, spielt keine Rolle. Entscheidend ist die Gegenleistung, egal wie hoch und auf welche Weise. Das führt in der Konsequenz dazu, dass alle Gastflüge gegen Entgelt zunächst einmal dem gewerblichen Luftverkehr zugeordnet werden.

Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um Motor-, Hubschrauber- oder Segelflug bzw. Ballonfahrt handelt. Lediglich Ultraleicht Flugzeuge genießen eine Sonderstellung, da diese ausschließlich deutschem Recht unterfallen. In der luftrechtlichen Fachliteratur wird dem europäischen Begriff „Entgelt“ zwar teilweise eine andere Bedeutung zugemessen, im Hinblick auf die Gesetzessystematik und den Wortlaut der Vorschrift sind diese Deutungsversuche jedoch mit Vorsicht zu genießen.

Der Begriff „Fluggast“ wird weit ausgelegt. Dazu gehören alle Personen an Bord, welchen keine konkrete Funktion im Cockpit oder Service zugewiesen ist. Somit kann auch ein Fliegerkollege aus dem gleichen Club „Fluggast“ sein. Der Ausbildungsbetrieb ist von diesen Regelungen nicht betroffen. Die Trennlinie Ausbildung/Gastflug ist nicht immer einfach. In der Literatur wird zum Beispiel die Meinung vertreten, dass es sich bei Schnupperkursen nicht um Ausbildungsflüge handelt, sondern um Gastflüge, auch wenn dem Gast gewisse Grundkenntnisse des Fliegens vermittelt werden.

Werden Fluggäste entgeltlich und somit gewerblich transportiert, benötigt der Pilot eine Berufspilotenlizenz oder eine vergleichbare Berechtigung und der Unternehmer, welcher die Rundflüge durchführt (Verein) in der Regel eine gewerbliche Betriebslaubnis. Beides liegt, wenn Luftsportvereine Rundflüge anbieten, im Regelfall nicht vor.

Unentgeltliche Rundflüge sind grundsätzlich nicht gewerblich und benötigen weder eine Berufspilotenlizenz noch einen gewerblichen Luftverkehrsbetrieb (CAT-Betrieb). Nach der EU VO 2011/1178 müssen die Gastflugpiloten allerdings gewisse Flugerfahrungen nachweisen:

1. LAPL(A): Maximal 4 Personen an Bord, mindestens 10 Stunden als PIC auf Flugzeugen oder TMG (Ausn.: wenn vorher Inhaber eines ATPLA, MPLA, CPLA oder PPLA (EU VO 2019/1747), dann geht es auch ohne)
2. LAPL(H): Maximal 4 Personen an Bord
3. PPL(A): keine besonderen Anforderungen
4. PPL(H): keine besonderen Anforderungen
5. BPL: keine besonderen Anforderungen
6. SPL: 10 Stunden und 30 Starts als PIC **und ein zusätzlicher Befähigungsnachweis (durch einen FIS)**

Die Lizenzen LAPL(S) und LAPL(B) gibt es nicht mehr. Hier gelten für die unentgeltlichen Rundflüge die Regeln für den SPL bzw. BPL. Für den unentgeltlichen Rundflug im Segelflug wird somit eine Befähigungsüberprüfung mit Fluglehrer benötigt. Diese beinhaltet insbesondere die Instruktion des Gastes in das Verhalten bei Notsituationen. Dazu gehören z. B. Kenntnisse über die Funktionsweise der Gurte, den Haubennotabwurf, Notausstieg und die Bedienung des Fallschirms. Die Befähigungsüberprüfung bestätigt der Fluglehrer im Flugbuch des Piloten.

Demgegenüber sind entgeltliche Rundflüge wie oben ausgeführt generell gewerblich. Der EU-Verordnungsgeber hat in seiner Verordnung aus 2014 allerdings drei Ausnahmen zugelassen. Dazu gehören im Wesentlichen Flüge auf Kostenteilungsbasis (1), Wettbewerbsflüge oder Schauflüge (2) und Einführungsflüge (3).

**Variante 1):** Rundflüge von Personen auf Kostenteilungsbasis erfordern, dass die „direkten Kosten“ von allen Insassen des Flugzeugs, einschließlich des Piloten, geteilt werden und die Anzahl der Personen, die die direkten Kosten teilen, auf sechs begrenzt ist. Mit den direkten Kosten sind die Selbstkosten gemeint. Schaut man sich die Definition in der EU-Verordnung für die Variante 2 an, dann muss man wohl im Umkehrschluss von den direkten Kosten noch die jährlichen Kosten in Abzug bringen. Denn nach Auffassung des Verordnungsgebers haben die jährlichen Kosten keinen direkten Zusammenhang mit den Rundflügen.

Unter „teilen“ wird überwiegend die Aufteilung nach gleichen Teilen verstanden. Jedenfalls ist man bei gleichmäßiger Aufteilung der Kosten auf der sicheren Seite. Weder Verein noch Pilot dürfen aus dem Rundflug Gewinn erzielen. Das Landesverwaltungsamt Thüringen definiert die direkten Kosten in ihrem Informationsschreiben vom 7.11.2019 (Hinweise zur Rechtslage bei Beförderung von Fluggästen gegen Entgelt) wie folgt:

Die „direkten Flugkosten“ sind üblicherweise die reinen Charterkosten, beziehungsweise bei Luftfahrzeugen im Eigentum des Piloten die direkten Betriebskosten (Benzin, Öl) des betreffenden Fluges sowie die unmittelbar mit diesem Flug zusammenhängenden Nebenkosten (Landegebühren etc.), welche durch die Anzahl aller Insassen des Luftfahrzeuges, einschließlich des Piloten geteilt werden. Beispiel: zwei Insassen (Pilot und Gast), Charterkosten: 180 €, Landegebühren 20 €, Gesamtkosten 200 €: Kosten Anteil Fluggast: 100 €, Kosten Anteil Pilot: 100 €, Gesamtkosten: 200 €.

**Variante 2):** Bei Wettbewerbsflügen oder Schauflügen beschränkt sich die Gegenleistung auf die Deckung der direkten Kosten und einen angemessenen Beitrag zu den jährlichen Kosten sowie von Preisen, deren Wert einen von der zuständigen Behörde festgelegten Wert nicht übersteigen darf. Wettbewerbsflüge sind Flüge, bei dem das Luftfahrzeug in Rennen oder Wettbewerben als auch für das Renn- oder Wettbewerbstraining oder für den Flug zu oder von Renn- und Wettbewerbsveranstaltungen eingesetzt wird.

Schauflüge zeichnet jeden Flug, der ausdrücklich zum Zweck einer Darbietung oder der Unterhaltung bei einer angekündigten öffentlichen Veranstaltung (z. B. Tag der offenen Tür, Flugtag) durchgeführt wird, einschließlich Flügen, bei denen das Luftfahrzeug für das Showflugtraining oder den Flug zu und von der angekündigten Veranstaltung eingesetzt wird. Flüge mit der Motivation Gewinn zu erzielen sind bei Wettbewerbsveranstaltungen oder Flugveranstaltungen möglich. Im Gegensatz zu der Variante eins werden hier die jährlichen Kosten des Flugzeuges (z. B. Versicherungskosten) explizit mit einkalkuliert. Die maximal abrechenbaren Kosten werden von der Erlaubnisbehörde festgelegt.

**Variante 3):** Eine weitere Ausnahme gilt für Einführungsflüge, Flüge zum Zwecke des Absetzens von Fallschirmspringern, Flüge zum Schleppen von Segelflugzeugen oder Kunstflüge.

Diese müssen entweder von einer ATO (und mit einer gemäß der Verordnung Nummer 1178/2011 erteilten Genehmigung) oder von einer „mit dem Ziel der Förderung des Flugsports oder der Freizeit Luftfahrt errichteten Organisation“ durchgeführt werden. Gemeint sind Luftsportvereine, welche in der Satzung eine entsprechende Zielrichtung besitzen. Vorausgesetzt wird weiter, dass „das Luftfahrzeug von der Organisation auf der Grundlage von Eigentumsrechten oder einer Anmietung ohne Besatzung betrieben wird, der Flug keinen außerhalb der Organisation verteilten Gewinn erwirtschaftet und solche Flüge bei Beteiligung von Nicht-Mitgliedern der Organisation nur eine unbedeutende Tätigkeit der Organisation darstellen“. Für die Luftsportvereine sind insbesondere die Einführungsflüge interessant, da diese keinen Kostendeckel erhalten haben und der Pilot sich nicht an den Kosten beteiligen muss. Einführungsflüge müssen an demselben Flugplatz oder Einsatzort beginnen und enden. Eine Ausnahme gilt lediglich für Ballonfahrten und Segelflug. Einführungsflüge dürfen nur nach Sichtflugregeln durchgeführt werden und müssen von einer verantwortlichen Person beaufsichtigt werden. Schließlich darf es sich nur um einen Rundflug von kurzer Dauer handeln. Der Begriff „kurze Dauer“ wird vom Bundesministerium für

Verkehr und digitale Infrastruktur in seinem Leitfaden „Fliegen gegen Entgelt“, Stand 15.5.2018 wie folgt erläutert:

*„Die Flugdauer ist vom Betreiber des Luftfahrzeugs festzulegen. Hierbei ist dem Zweck eines Einführungsfluges, der die Erfahrung des Fliegens widerspiegeln soll, Rechnung zu tragen. Darüber hinaus sollten die Art des Luftfahrzeugs sowie die örtlichen Gegebenheiten angemessene Berücksichtigung finden. Als Anhalt sollte die Flugdauer bei motorgetriebenen Luftfahrzeugen circa 45 Minuten nicht überschreiten. Bei Segelflugzeugen und Ballonen kann die Flugdauer aufgrund der Wetterverhältnisse und/oder des zur Verfügung stehenden Landeplatzes hiervon jedoch erheblich abweichen.“*

Für doppelsitzige sowie aerodynamisch gesteuerte Luftsportgeräte (Ultraleichtflugzeuge) sieht es noch mal ganz anders aus. Für diese gelten die europäischen EASA-Regeln nicht. Maßgebend ist hier insbesondere die LuftPersV. Lizenzrechtlich wird für entgeltliche und unentgeltliche Rundflüge mit Ultraleichtflugzeugen der Eintrag einer Passagierberichtigung in der Luftsportgeräteführerlizenz vorausgesetzt. Ein gewerblicher Luftverkehrsbetrieb muss nicht eingerichtet werden. Wurde die Passagierberichtigung nicht bereits aufgrund einer bestehenden Privatflugzeugführer- oder Segelfluglizenz bei Scheinerwerb eingetragen, sind dafür 5 Überlandflüge mit Ausbilder erforderlich, davon zwei über 200 km mit Zwischenlandung.

Flüge im gewerblichen Bereich sind mit Privatpilotenlizenz nur in Ausnahmefällen möglich. Diese wurden für Inhaber des SPL und des BPL mit den EU-Verordnungen 2020/358 vom 04.03.2020 bzw. 2018/395 vom 13.03.2018 angepasst. Für den SPL wird ein Mindestalter von 18 Jahren gefordert, mindestens 75 Stunden Flugerfahrung und 200 Starts als PIC (Pilot in Command). Für den BPL wird ein Mindestalter von 18 Jahren verlangt, sowie mindestens 50 Stunden und 50 Starts als PIC, sowie eine Befähigungsüberprüfung durch einen Prüfer (FE-B). Für den LAPL(A) werden 10 Flugstunden als PIC auf Flugzeug oder TMG vorausgesetzt.

Die gewerbliche Ausübung von Gastflügen ist für Inhaber von PPL(A) und PPL(H) weiterhin

nicht möglich. Gewerbliche Gastflüge erfordern ein gewerbliches Luftfahrtunternehmen. Für ein gewerbliches Unternehmen setzt das EU-Recht zahlreiche besondere Anforderungen voraus, sei es die gewerbliche Betriebserlaubnis, einen verantwortlichen Betriebsleiter, besondere technischen Anforderungen oder auch höhere Deckungssummen bei der Haftpflichtversicherung. Möchten Betreiber von Segelflugzeugen oder Ballonen den gewerblichen Flugbetrieb aufnehmen, bedarf es (lediglich) einer „Erklärung“ gegenüber der zuständigen Behörde, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten verfügen. Der Flugscheineintrag COM-OPS kennzeichnete früher die Berechtigung zur Teilnahme am gewerblichen Luftverkehr. Dieser ist mittlerweile abgeschafft.

Sicherlich erscheint einem Privatpiloten beim ersten Blick die Fülle an Regelungen auf den ersten Blick verstörend. Dennoch ist es unabdingbar, sich mit dem Thema auseinanderzusetzen. Sollte es sich nämlich herausstellen, dass es sich bei dem Rundflug um einen gewerblichen Gastflug gehandelt hat und weder die erforderliche Lizenz noch die erforderliche Erlaubnis vorliegt, sind die rechtlichen Folgen erheblich: Ohne Lizenz keine Versicherung, bei der Kasko droht dem Verein ein Totalausfall. Gewerblicher Flugbetrieb durch den Flugsportverein ohne gewerbliche Betriebserlaubnis ist mit einem Bußgeld bis zu 50.000,- € bedroht.

Wie kann ein Luftsportverein sich nun bei dieser Gemengelage bestmöglich absichern? Zunächst einmal sollte der Luftsportverein sicherstellen, dass die Rundflüge im Rahmen der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Kostenteilung, Wettbewerbs- und Schauflüge, Einführungsflüge) mit dem dafür vom Verein

vorgesehenen Fluggerät stattfinden (Passagierhaftpflichtversicherung vorhanden? Technischer Zustand bekannt?). Was helfen die besten Regeln, wenn die Rundflugpiloten diese nicht kennen? Die Fluggäste sollten im Zweifelsfall natürlich auch bestätigen können, dass es sich um z. B. einen entgeltlichen Einführungsflug im Rahmen der Mitgliederwerbung gehandelt hat oder um einen Rundflug auf Kostenteilungsbasis, bei dem nur die direkten Kosten abgerechnet werden und der Pilot seinen Kostenanteil übernimmt. Im Nachhinein oder im Schadenfall wird der zufällig vorbeikommende Fluggast dies nämlich im Zweifel nicht bestätigen wollen.

Um nicht eine Abmahnung wegen Verstoßes gegen das Wettbewerbsrecht zu riskieren und um die Motivation für z. B. den Einführungsflug nicht zu konterkarieren, sollte die Vereinswerbung wohlüberlegt sein. In keinem Fall sollte der Verein wie ein gewerblicher Betrieb um Gastflüge buhlen. Besser ist es die Werbung komplett auf Mitgliederwerbung umzustellen.

Noch besser wäre es allerdings, wenn der EU-Verordnungsgeber zur Vermeidung von Unklarheiten und rechtlicher Risiken klarstellen würde, dass steuerlich begünstigte Organisationen (gemeinnützig anerkannte Luftsportvereine) ihre Rundflüge grundsätzlich nichtgewerblich ausüben. Denn gemeinnützige Vereine dürfen keine Gewinne erwirtschaften und stellen demnach keine Konkurrenz für die gewerbliche Fliegerei dar. Damit wären alle Gastflüge der meisten Flugsportvereine nichtgewerblich, sodass es auf die oben genannten und nicht unkomplizierten Ausnahmeregelungen nicht mehr ankäme.

Jörg Eppers  
Justiziar und Rechtsanwalt  
Luftsportverband Rheinland-Pfalz e. V.  
Foto: Wilhelm Eimers