

Offener Brief

**An alle Abgeordneten des
Deutschen Bundestages**

**Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin**

Dresden, den 12.10.2004

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir wollen Sie auf die Wirkung einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufmerksam machen, welche am 20.12.2002 vom Bundesrat beschlossen wurde und seit 01.05.2003 in Kraft ist. Es handelt sich um die **„Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen“**

Diese Verordnung zeigt erste sehr negative Ergebnisse und wird schon in naher Zukunft den Segelflug und die Sportfliegerei mit einmotorigen, 2- bis 4-sitzigen Flugzeugen wesentlich erschweren und für viele von uns ohne vernünftigen Grund beenden.

Betroffen sind knapp 200'000 Sportpiloten, die etwa zur Hälfte in ca 900 Vereinen organisiert sind.

In diesen Vereinen wird durch die behördlich verursachte horrende Verteuerung die Nachwuchswerbung wesentlich erschwert. Gleichzeitig werden mit der, durch nichts gerechtfertigten Verschärfung der Tauglichkeitskriterien, bevorzugt die Piloten im Alter über 50 Jahren systematisch schon bei kleinsten Gesundheitsproblemen aus dem Flugbetrieb entfernt. Das wird in den nächsten zwei Jahren zu einer erheblichen Einschränkung der Jugendarbeit in allen Vereinen führen, weil sich die Masse der aktiven Fluglehrer aus dieser Gruppe rekrutiert.

Die beiden Wirkungen gemeinsam werden für viele Flugsportvereine schon mittelfristig das Ende bedeuten.

Das ganze geht einher mit einer (für ein demokratisches Land) im Sport wahrscheinlich weltweit einmaligen Bürokratie, die nur einen Sinn haben kann: Abschrecken und Abzocken.

1. Fall:

Kommt Flugschüler A für die Erstuntersuchung zum Fliegerarzt. Nach der Augenuntersuchung sagt ihm dieser: „Das linke Auge hat -1 Dioptrie, das rechte Auge hat -5 Dioptrien. Beide Augen sind einzeln und zusammen mit Brille jeweils 100% korrigiert. Die Grenze ist nach der Vorschrift bei -8 Dioptrien. Ich muss Sie trotzdem untauglich melden, weil nach der gleichen Vorschrift die Differenz zwischen beiden Augen nicht mehr als 3 Dioptrien betragen darf.“

*Mein Rat: Wenn das linke Auge **schlechter** werden sollte, können Sie sich wieder bei mir melden. Dann sind Sie tauglich“*

Das ist kein Witz. Wir würden uns nie erlauben, Ihnen auf diesem Weg mit einem Witz die Zeit zu stehlen.

Dieser und alle weiteren Fälle sind belegt. Die Betroffenen sind mir bekannt.

Es handelt sich hier um existierende deutsche Behördenwirklichkeit, wie sie so und noch unverständlicher täglich den deutschen Luftsport systematisch behindert und für viele von uns unmöglich macht.

Das rechtliche Zustandekommen dieser Verordnung ist übrigens umstritten.

Bitte lesen Sie:

http://home.arcor.de/luftpiraten/luftpiraten/jardeutsch_unzulaessig.html

http://www.cdzink.de/JAR-FCL3AufrufZink/GIEMULLA_JAR-FCL.pdf

http://www.cdzink.de/JAR-FCL3AufrufZink/Leitartikel_W-Hirsch_VdL-Nachrichten.pdf

Zu Beginn wollen wir uns mit **Vorschriftsmäßigem Unsinn und Bürokratie** beschäftigen:

Dazu malen wir den 1. Fall weiter aus. Das ist so noch nicht passiert. Aber es ist nur eine Frage der Zeit, bis die Behörden unseren Staat damit vorschriftsmäßig lächerlich machen:

Nach Flugschüler A kommt der Bruder B, ein erfahrener Segelflieger, zum Fliegerarzt. Er fliegt seit Jahren mit exakt den gleichen -5 auf dem einen und -1 Dioptrien auf dem anderen Auge.

Er wird tauglich geschrieben. Es ist keine Erst- sondern eine Nachuntersuchung. Wahrscheinlich muss man Jurist und nicht betroffen sein, um solche Spitzfindigkeiten zu akzeptieren.

Ein Freund von den beiden, Pilot C, fliegt seit Jahren mit einer vom LBA ausgestellten Sondererlaubnis. Er hat auf dem einen Auge -8,1 und auf dem anderen Auge -7 Dioptrien.

Er wird ohne Veränderung in seinem Gesundheitszustand jetzt endgültig untauglich geschrieben, weil die neue Verordnung bei -8 Dioptrien eine feste Grenze setzt.

Aber die damals für ca. 1000 EURO erlangte Sondererlaubnis ist ohnehin nicht mehr gültig, weil das LBA die Verantwortung für die Sondererlaubnis jetzt an die Länder abgegeben hat. Die erkennen natürlich die alten Entscheidungen des LBA nicht an. Hätte er statt -8,1 nur -8,0 Dioptrien, könnte er gegen einen weiteren Kostendeckungsbeitrag von ca. 1000 EURO an die verschiedenen Behörden mit einer neuen Sondererlaubnis weiterfliegen.

Ganz beiläufig eine Frage für den Segelflug und die Nationale Pilotenlizenz:

Warum reichen in Deutschland nicht ohne Grenze für die Dioptrien 100% Korrektur durch eine Brille und ein organisch gesundes Auge?

In den meisten westlichen Ländern ist das schon lange der Fall.

Pilot A und Pilot C lassen sich aber nicht entmutigen. Sie gehen von Kehl nach Straßburg über die Grenze und erwerben dort die französische Segelfluglizenz. Dort benötigen sie für 30 EURO ein ICAO- konformes Tauglichkeitszeugnis. Sie treten dem dortigen Segelflugverein bei und fliegen mit diesen Papieren ganz legal von Frankreich aus weiter in Deutschland.

Alle sind zufrieden. Das deutsche LBA und die Fliegerärzte sind ihrer „Verantwortung nachgekommen“, sie haben unsichere Kandidaten vorschriftsmäßig aus dem Verkehr gezogen.

Die beiden Freunde können fliegen.

Und die deutschen Behörden haben auch nichts dagegen, dass die beiden in Deutschland fliegen. Dafür tragen die französischen Behörden jetzt die Verantwortung.

Das würde übrigens mit einigen anderen europäischen Lizenzen genauso gut funktionieren.

**Europäische Harmonisierung sagt das LBA dazu.
Lächerlich!**

Wir sind noch lange nicht am Ende, Schilda ist überall:

2. Fall:

Ein heute 56 jähriger Fluglehrer hatte vor 12 Jahren einen Sportunfall mit einer eingeschränkten Beweglichkeit des Sprunggelenkes an einem Fuß als bleibende Folge. Von 1992 bis heute ist diese leichte Behinderung in 6 Untersuchungen kein Thema beim Fliegerarzt. Er ist immer uneingeschränkt tauglich.

Dieses Jahr muss der Fliegerarzt ihn Anfang August nach den neuen Richtlinien untauglich schreiben: "Beweglichkeitseinschränkung am Bewegungsapparat"!

Es ist von Anfang an klar, dass hier eine Sondergenehmigung Abhilfe schafft.

Die nächste vorschriftsmäßige Station ist das Aero Medical Center (AMC). Dort findet die Beurteilung durch weitere Ärzte statt und die Sondergenehmigung wird dann vom Regierungspräsidenten des zuständigen Bundeslandes erteilt.

Damit er überhaupt einen Antrag auf „Flugtauglich mit Sondererlaubnis“ stellen kann, muss er zunächst offiziell als untauglich eingestuft werden.

Das hat nun Konsequenzen: Als erstes darf er ab sofort überhaupt nicht mehr fliegen, obwohl die Lizenz und das alte Medical (=Fliegertauglichkeitszeugnis/kv) noch 4 Wochen gültig sind. Seinen Schüler traut der Staat nun mehr zu, als dem Lehrer von gestern. Zweitens kann die Wiedererlangung der Flugtauglichkeit nur durch eine vollständige flugmedizinische Untersuchung erfolgen.

Nach 5 Wochen kommt die Einladung zum AMC. Es steht an:

- eine Augenuntersuchung

Zur Erinnerung: es geht um ein Problem mit dem Sprunggelenk.

- eine HNO Untersuchung

Zur Erinnerung: es geht um ein Problem mit dem Sprunggelenk.

- eine Untersuchung des allgemein Gesundheitszustandes

Zur Erinnerung: es geht um ein Problem mit dem Sprunggelenk.

Das Sprunggelenk wird nicht mehr untersucht. Da steht der Tatbestand fest.

Wir habe inzwischen Anfang Oktober. Der Segelfluglehrer ist immer noch untauglich, hat keinen Bescheid. Er kann deshalb an der obligatorischen Fluglehrerausbildung nicht teilnehmen. D.h. seine Lehrerlizenz ist nun in Gefahr.

Das ganze hat ihn bis heute 780 EURO gekostet und es werden noch mehr Gebühren anfallen.

Telefonisch hat ihm der AMC inzwischen mitgeteilt, dass das Gutachten in der Arbeit ist.

Die Rechnung dafür ist längst angekommen. Das Tauglichkeitszeugnis natürlich noch nicht.

12.10.04: nichts Neues in Sache Lizenz.

Aber es ist jetzt auch egal. Der Sommer ist vorbei und meine Fluglehrerlizenz inzwischen ungültig. Denn jetzt fehlt ja noch die Befähigungsüberprüfung, da ich an der Fluglehrerweiterbildung wegen fehlender Lizenz nicht teilnehmen konnte. Für die Prüfung in 7 Fächern habe ich auch keine Zeit. Irgendwann muss ich das Geld ja verdienen, das die Behörden von mir wollen. Die Re-Aktivierung der Lehrerlizenz mache ich in 2005 auch davon abhängig, ob überhaupt neue Schüler auftauchen. Angesichts von 250 EUR Kosten fürs Erstmedical bezweifle ich das.

Alles in allem: JAR-FCL ist ein voller Erfolg, jedenfalls mit Hinblick auf einen leeren Luftraum.

August und September, die besten Monate im Jahr, sind tatenlos verstrichen. Der Urlaub ist vorbei. Die Segelflugschüler konnten in dieser Zeit nicht weiter ausgebildet werden. Die Lehrerlizenz ist in Gefahr.

Dass der Mann mit dieser leichten Behinderung sicher flugtauglich ist, hat er in den letzten 12 Jahren längst bewiesen. Es geht also nicht um Sicherheit.

In diesem Land benötigen mehrere „Experten“ mehr als 8 Wochen, um festzustellen, dass ein Mann, der seit 12 Jahren mit einem unerheblichen Problem am Sprunggelenk fliegt, weiter fliegen darf. Dazu wird alles Mögliche an ihm untersucht. Aber nicht die Beweglichkeit des Sprunggelenks. Diese „Experten“ sind anschließend nicht in der Lage, das nötige Zeugnis auf dem schnellsten Weg auszustellen. Nur für die Rechnungen sind offensichtlich genügend Schreibkräfte vorhanden.

**Wer würde sich das von einer Firma in der freien Wirtschaft gefallen lassen?
So etwas kann sich nur ein staatliches Monopol leisten. Der Verkauf der „Trabanten“
aus Zwickau war von der gleichen Mentalität geprägt.**

Es gibt nur einen Grund:

**Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.
Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.**

Diese Situation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

3. Fall:

Ein Sportpilot wird am Blinddarm operiert.

Nach 1 Woche wird er aus dem Krankenhaus entlassen und darf Autofahren.

Er meldet die Operation vorschriftsmäßig dem Fliegerarzt. Der schreibt ihn vorläufig untauglich.

Nach 4 Wochen erfolgt die Nachuntersuchung beim behandelnden Arzt. Er wird ohne Einschränkung zum Fußballspielen und zum Judo freigegeben.

*Der Fliegerarzt will ihn vorschriftsmäßig frühestens **nach drei Monaten** wieder sehen.*

Dann ist allerdings eine volle Fliegertauglichkeitsuntersuchung fällig (Augen, Allgemeinzustand usw.): 200 EURO, der Umsatz muss ja stimmen.

Es gibt nur einen Grund:

**Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.
Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.**

Diese Situation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

4. Fall:

***Zitat:** Ich bin begeisterter Streckenflieger und Fluglehrer.*

Nach einem Krankenhausaufenthalt von 10 Tagen wegen einer Herzmuskelentzündung bin ich noch bis heute „gegroundet“.

Mein Kardiologe, der mich in der Nachsorge betreut hat, hat mir bestätigt, dass ich aufgrund der beiden 7 Wochen auseinander liegenden Untersuchungsergebnisse vollständig gesund bin und alle Sportarten betreiben kann. Ich darf surfen, Volleyball spielen und gehe joggen, alles ohne Probleme.

Nur fliegen kann ich noch nicht, da das AMC die Untersuchungsergebnisse meines Kardiologen nicht anerkennt. Also wird die Entscheidung an einen "luftfahrtgeprüften" Kardiologen als Gutachter weitergegeben.

Dieses ganze Procedere dauert nun ca. 3 Monate, ohne dass ich bisher ein Ergebnis habe. Ich gehe davon aus, dass mich dieser ganze Behördenaufwand und die Untersuchungen an die 2000 EURO kosten wird.

Als ehrenamtlich tätiger Fluglehrer muss ich mir ernsthaft überlegen in diesen Staat, der solche Bürokratiemonster aufbaut, weiterhin noch tätig zu sein.

Wenn dieser Mann den Versuch unternehmen würde, sich früh verrenten zu lassen, dann würde ihm zu Recht Mitnahmentalität vorgeworfen. Der soll bitte schön arbeiten. Alle behandelnden Ärzte sagen, der ist gesund.

Aber nicht für das LBA, vorher wird Papier bewegt und es wird kassiert.

Es gibt nur einen Grund:

**Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.
Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.**

Diese Situation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

5. Fall:

***Zitat:** Ich bin über 50 Jahre und habe dem Fliegerarzt, zu dem ich seit 12 Jahren gehe, meinen Brillenpass vorgelegt, da die Sprechstundenhilfe bei der Terminvereinbarung danach gefragt hat. Der Arzt ist fast vom Stuhl gefallen, da ich über 5 Dioptrien habe. Ergebnis: kein Medical, aber eine Adresse von einem Sachverständigen. Zeitpunkt: KW6. Nach Anruf teilt mit dieser Herr freundlich mit, dass er mich untersuchen kann, dann aber nicht mehr als Sachverständiger tätig sein kann, da voreingenommen. Den Versuch, beim LBA Rat zu holen, habe ich nach dem 20. Anrufversuch aufgegeben und beim Luftamt angerufen. Dort hat mir eine freundliche Dame erklärt, dass sie mir die notwendigen Vordrucke, etc. per FAX schickt. Und prompt kommt 2 Stunden später ein FAX, in dem sich das Luftamt für nicht zuständig erklärt, da ich die Instrumentenflugberechtigung habe. Aber dafür zwei Telefonnummern vom LBA. Am nächsten Tag das ISDN Telefon auf Wahlwiederholung gestellt und nach ca. 2 Stunden tatsächlich jemand am Telefon gehabt. "Bitte stellen Sie einen Antrag; formlos." Gesagt, getan. Nur drei Tage später eine Antwort vom LBA mit den Vordrucken für den formalen Antrag..(das Wichtigste scheint die Erklärung der Kostenübernahme zu sein).*

Inzwischen steht mein IFR Checkflug an, den ich auch, vor Ablauf meines Medicals, hinter mich bringe. Dass ich diesen Checkflug machen werde, teile ich dem LBA schriftlich mit. Nach nur 10 Tagen kommt die Antwort (nach dem Checkflug und nach Ablauf des Medicals), dass ich kein gültiges Medical mehr hätte und deswegen auch nicht mehr fliegen dürfte. Nur vier Wochen später kommt ein Schreiben vom LBA, das man meine Unterlagen an den Sachverständigen weitergeleitet hat. Zeitpunkt: KW12.

*Mitte Mai erlaube ich mir, nachzufragen, wann denn ein Termin möglich wäre. Antwort: man warte noch auf Unterlagen von meinem Fliegerarzt, aber dann gleich. Fliegerarzt angerufen; ja da war was, die wollten auch noch das letzte EKG. **Zur Erinnerung: ich bin kurzsichtig.***

Inzwischen bin ich mit meiner Geduld ziemlich am Ende und gehe zu dem Fliegerarzt, der mir das deutsche Medical verweigert hat, lege 60€ auf die Theke und lasse mir ein amerikanisches Medical ausstellen. Ja, derselbe Doc, der mir das deutsche Medical verweigert, gibt mir ein US- Medical. Während die Sprechstundenhilfe das Medical

ausschreibt, ruft das Sachverständigenzentrum an. Termin Ende Juni. Ich bin jedoch beruflich fast dauernd in Frankreich und gebe der Dame von mir aus Termine, wann ich in Deutschland bin. Antwort: na dann **kommen Sie doch einfach gleich**.

Nach nur wenigen Stunden Wartezeit und diversen Untersuchungen bestätigt mir die Augenärztin, was ich schon weiß: ich bin kurzsichtig, jedoch unterhalb von 8 Dioptrien, somit innerhalb der "Kann" Bestimmung und sonst ist alles in Ordnung. Das war in KW 26.

Aber das Gutachten wäre beinahe noch daran gescheitert, dass in den Unterlagen meines Fliegerarztes die Lungenfunktionsprüfung fehlte, die wir dann noch schnell nachgeholt haben. **Zur Erinnerung: ich bin kurzsichtig.**

KW 37, Anfang September und einen Schein habe ich immer noch nicht.

Letzte Meldung aus dem LBA: in drei Wochen könnte eine Entscheidung fallen, das ist keine Zusage.

Fazit: ich fliege seit mehr als 20 Jahren, habe mich mit 48 noch durch die deutsche Instrumentenflugberechtigung gequält und bin seit Kindesbeinen kurzsichtig. Ich fliege seit 10 Jahren mein eigenes, komplexes Flugzeug. Und jetzt muss ich es, da Brillenträger, auf unbestimmte Zeit stehen lassen. Meine Entscheidung ist getroffen: ich mache mit 51 Jahren meinen US- PPL mit IR und melde mein Flugzeug in USA an. Dann sind alle glücklich:

- ich darf wieder fliegen, auch in Deutschland

- das LBA hat weniger Arbeit, da einen Kunden weniger.

- Ein US Unternehmer in Deutschland verdient an seinem Service für mich.

Bei aller Kritik muss ich sagen, dass eine Sache wirklich schnell ging: die Rechnung für die Untersuchung habe ich nach nur zwei Tagen gehabt.

Direkte Kosten bis heute ca. 700 EURO ohne die Rechnung vom LBA

KW40: Das LBA hat eine echte "Frühgeburt" hingekriegt und mir doch tatsächlich nach nur 34 Wochen ein Medical ausgestellt! (Erster "offizieller" Kontakt per Brief mit dem LBA: 09-FEB-04; Medical bei mir in der Post: 02-OCT-04).

Nur mit Fliegen ist immer noch nix, da das LBA "die Behörde (das LBA!) entsprechend informiert" hat, mir allerdings kein Beiblatt (oder den entsprechenden JAR-OPS Zettel) mitgeschickt hat. **Das LBA hat sich also selber geschrieben**, dass ich jetzt wieder ein Medical habe. Von nun an ist dort der Fachbereich L4 für mich zuständig, vorher war es L5.

Dazu die Rechnung: gerade mal 650,- weitere Euro!

Stellt sich mir als medizinischem Laien (aber studiertem Naturwissenschaftler) die Frage, wie eine Behörde einen Mitarbeiter (wenn auch Arzt) beauftragen kann, ein Medical auszustellen, ohne den Patienten je gesehen zu haben (Ich war beim Fliegerarzt, das Medical kommt aber von Herrn Dr. Kirklies) Aber ein Fachmann wie Dr. K. hat nach dem vorschriftsmäßigen Transfer meiner medizinischen Daten ans LBA sicher an Hand des Lungenfunktionstests festgestellt, wie gut ich noch sehe. Heute sind wir in **KW42**

36 Wochen, 1350 EURO und kein Ende !

Indirekte Kosten wegen Zeitverlust, da das Flugzeug geschäftlich genutzt wird: sehr hoch, nicht bezifferbar; die ca. 6000 EURO für die US-Registrierung und die US Lizenzen werden sich innerhalb kürzester Zeit amortisieren und sind gut angelegt.

Jedem Beobachter ist klar: mit 1,5 Planstellen ist die fliegerärztliche Stelle des LBA hoffnungslos unterbesetzt. Wenn wir diese Wartezeiten kürzen wollen, müssen mehr Stellen her!

Sehen Sie, es gibt einen Grund:

Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.

Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.

Diese Situation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.
Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

6. Fall:

Ein 16 jähriger will Segelfliegen. Er treibt reichlich Sport, ist handwerklich begabt und auch sonst in jeder Hinsicht an Leib und Seele gesund.

Mit einer Ausnahme: auf einem Auge schielt er leicht. Er ist aber so wenig behindert, dass die Ärzte von einer Korrektur immer abgeraten haben. Noch einmal: Fußball, Tischtennis, intensives Handwerken am Haus ist kein Problem. Räumliches Sehen und Koordinationsvermögen ist hinreichend vorhanden.

*Der Fliegerarzt schreibt ihn bei der Erstuntersuchung vorschriftsmäßig untauglich, der Ermessensspielraum ist Null. Er eröffnet ihm aber gleichzeitig, die Grenzwerte seien so überzogen, dass ihm mit höchster Wahrscheinlichkeit eine Sondererlaubnis das Fliegen ermöglicht. Dem Antrag beim RP folgt schon nach wenigen Wochen die Einladung zum AMC. Von dort wird ihm, natürlich erst nach der vollständigen Untersuchung, nach einigen weiteren Wochen völlige Untauglichkeit attestiert. Die telefonische Rücksprache der Eltern ergibt, dass der grenzwert hart ist. Das schielende Auge wird genau wie ein **fehlendes** Auge behandelt. Er ist und bleibt untauglich.*

*Der gleiche Arzt, versichert dem Vater aber im gleichen Telefonat, dass aus medizinischer Sicht natürlich überhaupt nichts gegen eine Flugtauglichkeit spreche. Der Junge möge nach **Österreich** gehen. Da ist das kein Problem.*

Kosten: 460 EURO; die Rechnung vom Regierungspräsidium steht noch aus.

Die Beteiligten wissen, dass die Vorschriften Unsinn sind. Sie geben es sogar zu!

Es gibt nur einen Grund:

Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.

Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.

Diese Situation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

7. Fall:

***Zitat:** Ich bin 28 Jahre alt und fliege seit zehn Jahren. Zur Verlängerung von PPL-B/C war ich Ende Juni beim Fliegerarzt und ging davon aus, dass es wie bisher eine reine Formsache sei. Weit gefehlt, der Fliegerarzt eröffnete mir direkt, dass er mich mit -5,25 Dioptrien (festgestellt vom Augenarzt - der FA hatte einen Befund von da verlangt) auf einem Auge (-5,0 auf dem anderen) untauglich schreiben müsse.*

Auf Antrag würde mir das LBA eine Sondergenehmigung ermöglichen. Ich habe daraufhin die neue Gesetzeslage geprüft und war der Meinung, dass der Fliegerarzt durchaus befugt ist zu entscheiden. Er hat abgelehnt, darauf hab ich dann den Antrag beim LBA gestellt.

(Die künstlich verordnete Grenze ist -8 Dioptrien. Das ist allen bekannt. Wir brauchen aber den Zwischenschritt, um das System auszulasten /kv)

*Knappe sechs Wochen (Fliegerurlaub leider ausgefallen) später kam ein Schreiben vom RP, ob ich mit einer weitergehenden Prüfung der Sachlage einverstanden sei, Kosten hierfür 650 Euro. Meine Kosten bisher: 75 Euro Augenarzt, 125 Euro Fliegerarzt. Seit 8 Wochen ohne Schein. Geschätzte Kosten für die Scheinverlängerung um die **1000 Euro, für eine Formsache!***

Ergänzend muss ich noch sagen, dass ich zurzeit in Irland, studiere und mein Jahresurlaub aufgebraucht ist, ich also überhaupt nicht die Möglichkeit habe, zu weiteren Untersuchungen nach Deutschland zu kommen. Ich fliege neuerdings mit britischer Lizenz (Segelflug, BGA) in einem nordirischen Verein. Wer in GB aus medizinischer Sicht Auto fahren darf, darf auch Fliegen.

Wir haben heute Anfang Oktober, die Lage ist unverändert: **13 Wochen.**

Es gibt nur einen Grund:

**Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.
Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.**

Diese Situation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

8. Fall:

Ein heute 25 jähriger betreibt den Segelflug seit vielen Jahren sehr erfolgreich. Er hatte zwischenzeitlich unter Depressionen zu leiden, wurde medikamentös eingestellt und ist seitdem mit Medikamenten beschwerdefrei. Suizidgefahr hat auch ohne Medikamente niemals bestanden. Seinem Fliegerarzt sind das Problem und die Lösung bekannt gewesen. Seit dem ist er in 3 Nachuntersuchungen in Konsultation mit dem behandelnden Psychiater jeweils flugtauglich geschrieben worden.

Der junge Mann hat in dieser Zeit inzwischen über 450 h im Segelflugzeug geflogen (die weiteste Strecke 700 km) und außerdem ein Maschinenbaustudium erfolgreich absolviert. Er steht jetzt im Berufsleben.

Wer auch nur die Spur einer Ahnung vom Segelfliegen hat, wird sofort erkennen, dass dieser Mann außerordentlich leistungsfähig ist. Er ist eindeutig in der Lage, über Stunden zielgerichtet unter schwierigen Bedingungen hoch konzentrieren zu agieren.

Das ist nicht unbedingt typisch für einen Depressionskranken.

Die neue Vorschrift macht ihn endgültig fluguntauglich. Der Bescheid liegt vor.

Wenn diese Entscheidung des LBA der öffentlichen Sicherheit vor psychologischen Problemen dienen sollte:

Einen sexuellen Triebtäter mit einer entsprechenden Erfolgsgeschichte nach der Tat hätte man längst wieder auf freien Fuß gesetzt.

Was machen wir mit depressiven Straßenverkehrsteilnehmern?

In Frankreich, England und den meisten Ländern Europas dürfte dieser Mann jedenfalls problemlos weiter fliegen.

Ich kann Ihnen noch weitere Fälle nennen und beliebig viele besorgen. Sie sind nur die Spitze des Eisbergs. Allen ist gemeinsam: Es geht nicht um die Sache!

und

**Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.
Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.**

Diese Situation wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

Originalton Deutscher Fliegerarzt Verband:

Bitte lesen Sie selbst:

<http://www.fliegerarztverband.de/index3.htm>

***Zitat:** Noch immer sollen dem LBA massenhaft gesundheitlich –ärztliche Untersuchungs- und Intimdaten von 60 Prozent der der 100.000 Piloten zur europaweiten Verwendung mitgeteilt werden.*

Das Luftfahrtbundesamt besteht nach wie vor auf der Mitteilung aller intimen gesundheitlichen Augenarzt-Daten der Piloten mit Sehhilfe. Das sind etwa 60 Prozent der Luftfahrer.

Das Amt kann mit den Daten konkret aber nichts anfangen, da für 100.000 Piloten und ca. 40.000 Meldungen pro Jahr nur eineinhalb Planstellen zur "Bearbeitung" bereitstehen.

Die Mitarbeiter auf diesen Planstellen sind aber schon mit den tatsächlichen Gesundheitsproblemen der Piloten - abseits der Routinemitteilungen - völlig überlastet. Das zeigen ihre permanent fehlende telefonische Erreichbarkeit und die wochen- bis monatelangen Prozeduren, auf die Deutschlands Piloten tagtäglich zu warten haben.

Erschwerend bis schikanös ist die hilflose Organisation der Meldeverfahren:

Beispielgebend für die Gesamttätigkeit des Amtes ist die nicht mehr zu überbietende Verschwendung, dass alle Pilotenzeugnisse erstens per E-Mail - über 600 extra anzuschaffende Insel-Computer - und zweitens noch einmal per gelber Post ins selbe Amt geschickt werden müssen.

Wer so mit den Intimdaten der Bevölkerung und ihren Ressourcen aasst, kann weder Respekt erwarten, noch den fälligen Rechtsweg vermeiden.

Der Deutsche Fliegerarztverband prüft erneut die datenschutzrechtliche Zulässigkeit, fordert das LBA auf, die Doppelerfassung aller Pilotenzeugnisse endlich zu beenden und wird nach Prüfung den Rechtsweg beschreiten.

Es gibt nur einen Grund:

Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.

Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.

Nachwuchswerbung

Es gibt heute nur noch wenige Jugendliche, die aus sich heraus an den Himmel gucken und fliegen wollen. Um die brauchen wir nicht zu werben. Die kommen von alleine und nehmen auch Hindernisse in Kauf.

Der überwiegende Anteil des Nachwuchses im Segelflug wird durch direkte Ansprache für diesen Sport gewonnen. Der klassische Weg ist der Tag der offenen Tür und das „Schnupperflugwochenende“. Typischerweise verläuft das letzte wie folgt:

Es geht eine Einladung an die Schulen im Einzugsgebiet eines Luftsportvereins, dass Schüler von 14 bis 18 Jahre an einem Wochenende (2 Tage) am Flugbetrieb teilnehmen können, Unkostenbeitrag 15 €, inklusive 2 Starts mit Fluglehrer und Verpflegung.

Der eigentliche Reiz dieser Schnupperflüge ist die Tatsache, dass die Schüler nicht einfach als Gast mit fliegen. Sie sitzen „vorne“ und dürfen zwischen Start und Landung unter Fluglehreraufsicht selber mal die Hand an den Steuerknüppel legen und „mitfühlen“. Wir reden von Hopsern, die 10 Minuten dauern.

Es kommen 25 Interessenten. Wirkliches Interesse entwickeln nach dem Wochenende 10. Während des Herbstes und im Winter stellen diese Jugendlichen fest, dass Segelfliegen viel Zeit kostet. Es kann immer nur einer fliegen, aber es wird immer ein ganzes Team benötigt. Es gibt viel Arbeit am Flugplatz und an den Flugzeugen. Die netten Fluglehrer vom

Schnupperwochenende können ziemlich streng werden, wenn es um den Ablauf des Flugbetriebes geht. Andere nette Menschen entpuppen sich als anspruchsvolle Werkstattleiter, die nicht nur ganz klare Vorstellungen haben, wie man sich einem Flugzeug mit Werkzeug nähert sondern auch noch auf diesen bestehen. Der nette Kamerad von eben, selber erst 17 Jahre und ohne sichtbare Funktion im Verein, weist einen bei Fehlverhalten darauf hin, „dass man das auf dem Platz nicht macht“.

Erziehung sagt man dazu, positiver Gruppendruck von allen Seiten, ständige Ermahnung, Disziplin und Selbstverantwortung. Ohne das geht es nicht. Von den 10 Aspiranten springen 5 ab.

Die zwei Tage im Sommer bringen dem typischen Verein also 5 neue Flugschüler. Das ist eine gute Quote. In manchen Jahren sind es weniger.

Ohne diese „Schnupperflüge“ kann ein durchschnittlicher Verein von großem Glück reden, wenn er einen neuen Flugschüler im Jahr dazu bekommt.

Die neue Verordnung schreibt vor, dass der Jugendliche vor diesem Schnupperflug die volle Fliegertauglichkeit bescheinigt bekommt, die notwendig ist, um als verantwortlicher Pilot mit einer 2t- Maschine von Hamburg nach Barcelona zu fliegen.

Kostenpunkt: Minimum 200 EURO, wenn es gut geht (s. 6. Fall).

Die neue Verordnung zeigt bereits sehr erfolgreich die vom LBA beabsichtigte Wirkung: In diesem Jahr haben praktisch keine Schnupperflüge mehr stattgefunden. Den Vereinen ist die wirkungsvollste Nachwuchswerbung genommen.

Das LBA begründet diesen arroganten Behördenpopanz mit der öffentlichen **Sicherheit**:

Bitte lesen Sie den Brief von Herrn Dr. Kirklies:

http://www.cdzink.de/JAR-FCL3AufrufZink/Antw_Prof_Vogeler_auf_Dr_Kirklies.pdf

Mit SICHERHEIT in der Luftfahrt haben die Tauglichkeitsrichtlinien für Privatpiloten in Deutschland überhaupt nichts mehr zu tun. Und die Behörde weiss dass:

Von 151 beschriebenen Unfallursachen der BFU befasst sich nicht eine einzige mit der Pilotengesundheit.

Bitte lesen Sie selbst:

<http://www.bfu-web.de/fuinfo/index.htm>

Das hat seinen guten Grund: Gesundheitliche Probleme als Unfallursache in der Fliegerei sind eine so untergeordnete Größe, dass sie in Deutschland in keiner Statistik vorkommen.

Nur in den USA werden gesundheitliche Probleme als Unfallursache in der Statistik angegeben: 0,3%! Das sind 3 von 1000 Unfällen! Das wären in der Bundesrepublik Deutschland hochgerechnet alle 4 Jahren EIN Unfall mit einem Sportflugzeug (Einmotorig, Segelflug, UL und Motorsegler) mit gesundheitlichem Problem als Ursache.

Und es ist noch nicht einmal erwiesen, dass dieser EINE Unfall in 4 Jahren durch unseren Tauglichkeitswahnsinn hätte verhindert werden können.

Was wollen die „verantwortlichen“ Behörden da noch verbessern?

Sind im „Deutschland der Reformen“ damit der Riesenaufwand und die Knebelung der Privatpiloten in Zeiten allgemein propagierten Bürokratie-**AB**-baus gerechtfertigt?

Bitte lesen Sie:

<http://www.staat-modern.de/-,10008/Buerokratieabbau.htm>

Da wird von Regierungsseite mit einem Riesenwirbel der Abbau von Bürokratie gefeiert. Damit die Personalstellen nun aber nicht verschwinden, baut die Verwaltung auf der Rückseite mit völlig fadenscheinigen Argumenten wieder auf, was vorne im Rampenlicht mit lautem Getöse eingerissen wird.

Ich weiss, warum sich in diesem Land nichts bewegt!

Konsequent haben die USA, England und Frankreich für die Privatfliegerei übrigens den Fliegerarzt und den damit verbundenen Papierkrieg in den Behörden ganz abgeschafft. Warum ist bei der propagierten europäischen Homogenisierung in Deutschland nicht möglich, was im europäischen Ausland längst Standard ist?

Haben wir keine anderen Probleme in Deutschland? Hat dieser Staat zu viel Geld?

Wahrhaftig nicht! Die Kassen sind leer. Aber unsere leitenden Bürokraten sind praktisch: Sie schaffen sich ihre künstlichen Aufgaben per Vorschriften selber und für uns heißt das: wer fliegen will, soll den durch nichts gerechtfertigten, behördlich erfundenen Aufwand bezahlen. Auf diese Weise bleiben die Arbeitsplätze in den Behörden erhalten. Im Gegenteil, es werden schon Stimmen laut, die nach mehr Personal rufen, um die durch den Wahnsinn ausgelösten Wartezeiten abzubauen.

Ich werde den Verdacht nicht los, dass hier das eigentliche Motiv zu suchen ist: Arbeitsplatzsicherheit in den Behörden. Angst, überflüssig zu werden.

Aber es gibt auch außerhalb der Flugtauglichkeit grandiose Beispiele für geschäftige, stellenintensive **Pseudosicherheit**:

Seit Anfang dieses Jahres sind die nuklearen Anlagen (AKWs, Großforschungseinrichtungen) in Deutschland durch ein Flugbeschränkungsgebiet (ED-R) „gesichert“. Es handelt sich in diesem Fall um einen Zylinder mit 1,5 km Durchmesser um den Reaktor herum und einer Höhe von 600 m. In ein solches ED-R darf grundsätzlich kein Flugzeug ohne besondere Erlaubnis einfliegen. Die Zuwiderhandlung ist eine Straftat.

Der typische Inhalt eines ED-R ist z.B. ein Bundeswehr Schiessplatz. Natürlich sind dort die Abmessungen ganz andere und jeder sieht den Sinn sofort ein.

Der Grund für die neuen ED-Rs ist offiziell der Schutz vor Terrorangriffen. Das hört sich gut an. Das LBA und das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen haben gehandelt. Endlich kann die Annäherung von der Flugsicherung als feindlicher Akt erkannt und Abwehrmaßnahmen können getroffen werden. Die Politiker beeindrucken mit ihrer Entschlossenheit zur Gegenwehr das ahnungslose, zahlende Publikum.

Spielen wir das in Gedanken mal durch:

Für ein Kleinflugzeug (C172) liegen zwischen „noch legal“ und Aufschlag 16 Sekunden.

Und wenn die Absicht wirklich Terror ist, dann wird sich der Pilot um keine Höhenbeschränkung kümmern und in 50 m Höhe ankommen. Dann ist er auf dem Radar der FIS nicht zu sehen, d.h. die Vorwarnzeit ist 0 Sekunden. Es sei denn, es kreisen ständig 2 AWACS über Deutschland. Dann ist die Vorwarnzeit wieder 16 Sekunden.

Ein Airliner in 10000 m Höhe und böser Absicht schafft den Abstieg übrigens in nur 7 Minuten. Wenn der Pilot dann auch noch „Mayday“ funkt, wird die Flugsicherung dem wohl eher den Weg freimachen als ihn zum Abschuss freigeben.

Zwischen 16 Sekunden bis 7 Minuten bleiben vom möglichen Erkennen der feindlichen Absicht bis zum Aufschlag!

Bei allem Respekt vor der deutschen Luftwaffe und der dazugehörigen Entscheidungsstruktur, ich glaube nicht, dass die das hin bekommt. Aber ich bin gespannt, wie viele Personalstellen die Behörden aufbauen, um sich selbst und uns genau das weiszumachen. Beweisen brauchen sie es ohnehin nicht und wenn doch, wird es schon Gründe geben, warum das Konzept nicht aufgegangen ist. Im Zweifelsfall hat der böse Feind gegen unsere Vorschriften verstoßen. So geht's ja nun nicht!

Ganz nebenbei: Erst durch die vorschriftsmäßige Veröffentlichung dieser ED-Rs sind die genauen GPS- Koordinaten der deutschen Kernkraftwerke endlich weltweit im Internet und in jeder Lehmhütte Asiens nachzulesen.

Bitte lesen Sie:

www.bbwiehl.de/Daten/NfL%20I%20-159%20.pdf

Das heißt, der Angriff funktioniert jetzt mit handelsüblichem GPS für 500 EURO punktgenau auch bei schlechtem Wetter. Die geplanten Nebelwerfer sind ein irrer Witz.

Wir sind so unsagbar dumm!

**Wer zieht die dafür Verantwortlichen eigentlich zur Verantwortung?
Sicherheit? Lächerlich!!**

Was sind nun die Konsequenzen im normalen Alltag?

Die können wir in Frankreich studieren. Dort gibt es diese ED-Rs um AKWs schon seit 30 Jahren.

In Frankreich kommt es jedes Jahr zu einigen unbeabsichtigten Durchflügen. Der wesentliche Effekt sind ruinöse Kosten zu den Strafen (Größenordnung 70 - 100 kEURO), weil die unaufmerksamen Piloten die beiden Jagdbomber bezahlen müssen, die nachträglich ihr Kennzeichen feststellen. Es konnte in 30 Jahren nicht ein Durchflug verhindert werden. Es wurde immer nur nachträglich registriert und strafrechtlich verfolgt.

Sicherheit ? Lächerlich!!

Das wirklich bemerkenswerte ist: wenn der Nachbar Unsinn macht, wird der von uns sofort im Rahmen der „europäischen Harmonisierung“ kopiert. Hauptsache die Behörden bekommen eine neue Aufgabe mit Einnahmequelle.

**Ich werde den Verdacht nicht los, dass auch hier das eigentliche Motiv zu suchen ist:
Arbeitsplatzsicherheit in den Behörden. Angst, überflüssig zu werden.**

Aber was soll es:

Die gleiche „Sicherheits-“ Mentalität stellt Halteverbotschilder vor Banken auf, um Überfälle zu verhindern.

Oder baut für 100 Millionen EURO 6-spurige Autobahnen und drosselt über Monate die Geschwindigkeit auf 80 km/h runter, weil die weißen Seitenstreifen noch fehlen.

Ich bin sicher, das ist alles vorschriftsmäßig in Ordnung.

Die Abgeordneten im Petitionsausschuss sind für diesen Unfug übrigens mitverantwortlich. Eine Petition zur Abschaffung der neuen ED-Rs um die AKWs haben Sie grade abgelehnt.

Das ist Ihr Beitrag zur Sicherheit der Arbeitsplätze in den Behörden, sonst nichts.

Für den Fall, dass sich tatsächlich jemand um die Sicherheit der Bevölkerung sorgt:

Was sind die Pläne, zur Vermeidung von 8000 Toten und 100'000 Verletzten im Straßenverkehr im Jahr?

Was machen wir gegen 400 Tote bei Badeunfällen im Jahr?

Wenn die 250 Unfälle im Jahr in der Sportfliegerei mit einem Beitrag von **EINEM Unfall in 4 Jahren (noch nicht einmal einem Toten!)** aus **gesundheitlichen Gründen** der Anlass für die neuen Tauglichkeitsrichtlinien sein sollen, dann muss nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit, mit Blick auf die oben genannten Opferzahlen, der Rest der Bevölkerung komplettes Ausgehverbot bekommen.

Das geht natürlich nicht.

Aber die Sportflieger sind im Verhältnis zur Gesamtbevölkerung eine so kleine Zahl, dass sie als Wahlvolk nicht ins Gewicht fallen. Da können sich die Behörden in ihrer Regulierungswut austoben, ohne parteipolitischen Schaden anzurichten.

Sehr geehrte Damen und Herren, es gibt wirklich nur einen Grund:

**Die Behörden schaffen sich künstlich Aufgaben und sie lassen sich fürstlich bezahlen.
Das passiert so nur im europäisch harmonisierten Deutschland.**

Dieser ganze Unsinn wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ohne Rücksicht auf die Konsequenzen verordnet und vom Bundesrat beschlossen.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

Weitere Bemerkungen

Es geht wahrhaftig nicht nur um die Fliegertauglichkeit von Privatpiloten.

In diesem Fall sind die Verordnungen nur so überdeutlich aus dem Gleis gesprungen, dass sie sich als Beispiel für den ganzen bürokratischen Irrwitz in diesem, unserem Land hervorragend eignen:

Deutschland hat in den letzten 100 Jahren drei Diktaturen überlebt:

Militär und Adel, kriminelle Proleten und die Berufsproletarier. Das Ergebnis war jedes Mal eine Katastrophe. Jetzt haben wir es mit der Diktatur der Bürokraten zu tun.

Ich erinnere mich an einen Artikel in der ZEIT aus dem Jahr 1998 nach dem Regierungswechsel. Das Thema war die angekündigten, radikalen Veränderungen zum Abbau der Bürokratie durch die neue Regierung. Einer von den höheren Bürokraten aus einem der Schlüsselministerien, der verständlicher Weise nicht genannt werden wollte, sagte ziemlich klar:

„Es ist uns egal, wer da vorne dirigiert. Wir spielen die Neunte.“

Was für ein arrogantes Selbstbewusstsein!

Oder übernimmt irgendein Politiker die Verantwortung und sagt im Klartext: „Das haben wir genau so gewollt“?

Ein Land, in dem der öffentliche Dienst damit **drohen kann, dass er nach Vorschrift arbeitet**, hat es nicht besser verdient, wenn es diese Vorschriften nicht schleunigst ändert.

Und wenn wir es dann auch noch den gleichen Behörden überlassen, die Vorschriften, mit denen sie uns erpressen, selber zu schreiben, dann sind wir wirklich von allen guten Geistern verlassen.

Die Behördenfürsten kleben genauso an den Posten wie die alten Bonzen, wollen ihren Einflussbereich erweitern, arbeiten an ihrer Unabkömmlichkeit und scheuen Veränderung, wie der Teufel das Weihwasser. Die Verantwortung wird auf möglichst viele Stellen verteilt, damit die Seilschaften groß werden, der Prozess unübersichtlich bleibt und die Verantwortlichen nicht mehr zu lokalisieren sind. Das Ergebnis ist unteres Mittelmaß im globalen Wettbewerb.

Wenn wir hingucken, die Zeichen sehen wir überall: Lähmung dort, wo sich etwas von A nach B und nicht im Kreis bewegen soll, Arbeitsplatzexport, grandiose Überschuldung wegen vorschriftsmäßigem, verantwortungslosem Umgang mit den Steuermitteln, marodes Gesundheits- und Bildungssystem. Alles streng nach Gesetz und Vorschrift!

Das sind nicht nur die gewählten Politiker. Das ist auch die ausführende Verwaltungsbürokratie, welche die ausgehandelten Kompromisse in diesen unglaublichen Drahtverhau von Vorschriften und Verordnungen gießt.

Die Richtlinien zur Flugtauglichkeit für Privatpiloten nach JAR FCL-3 sind dafür nur ein herausragendes Beispiel.

Fragen

Warum können deutsche Privatpiloten nicht genauso problemlos und unbürokratisch ihr Hobby ausüben, wie die Freunde aus USA, England, Frankreich und im übrigen Europa?

Warum wird nicht anerkannt, dass in dieser Disko- und Spielothekgesellschaft Fliegen, Segeln und Bergsteigen so ziemlich die letzten Möglichkeiten für unsere Jugendlichen sind, ihr Leben im Sinne des Wortes unter Aufsicht selber in die Hand zu nehmen, ernsthaft Erfahrungen zu sammeln und auf diesem Weg sehr frühzeitig Verantwortung zu übernehmen?

Alle rufen in diesem Staat nach mehr Selbstverantwortung. Mit der Sportfliegerei haben wir eine Betätigung für Bürger, die sie im Sinne des Wortes ihr Leben selbstverantwortlich in die Hand nehmen lässt.

Wo wird in dieser Gesellschaft einem 16 jährigen heute noch unter sorgfältiger Aufsicht klar gemacht, wenn Du den Fehler machst bist Du tot und wenn Du hier nicht sorgfältig bist, ist Dein Freund tot. Und wo bekommt er das Vertrauen geschenkt, dann alles richtig machen zu dürfen?

Eine Sekunde nach dem Anrollen ist er ohne jede Fremdkontrolle auf sich alleine gestellt und auf Selbstverantwortung und den Willen, das Begonnene richtig zu Ende zu führen, angewiesen.

Wo findet bei uns noch wirklich interdisziplinäres Lernen statt? Aerodynamik, Mechanik, Mathematik, Wetter, handwerkliches Können, strategisches und taktisches Denken beim Überlandflug, soziales Verhalten in der Gruppe, 60 jährige bringen spielerisch 16 jährigen etwas bei **UND DIE HÖREN ZU!** Wo gibt es das in unserer Gesellschaft noch an ein und derselben Stelle?

Der Staat bekommt das nirgendwo mehr auf die Reihe und höchstens für sehr viel Geld finden Sie eine solche Situation an Privatschulen.

Wir haben bei unseren Jugendlichen keine langfristigen Schulversager. Sie sind sehr wirkungsvoll und freiwillig über Unterricht, Werkstattarbeit und Flugbetrieb von der Strasse geholt. Wir haben keine echten Alkoholprobleme und überhaupt keine Drogenprobleme.

Das müssen die Bürokraten mit ihren heiligen Verordnungen und den aus Notprogrammen hoffnungslos unterbezahlten Streetworkern erst mal erreichen.

Und bevor Sie fragen: Vom Zahnarzt und dem Handwerksmeister über die Tochter der Verkäuferin bis zum arbeitslosen Jugendlichen, es trifft sich ein guter Querschnitt bei uns. Noch ist die Sportfliegerei, insbesondere der Segelflug nicht der finanziellen Elite vorbehalten!

Warum will das LBA diesen Zustand unbedingt behördlich unter Kontrolle bringen und die älteren Mitglieder dieses einmaligen Netzwerkes mit einem Vorwand aus dem Verkehr ziehen?

Glaubt da irgendeiner im Ernst an Verbesserung?

Was ist die wirkliche Absicht des LBA?

Wir können heute noch stolz sagen, dass regelmäßiges Rauchen teurer ist, als Segelfliegen. Wenn die Privatfliegerei in Deutschland für den Durchschnittsbürger weitgehend unmöglich gemacht werden soll und finanzkräftige Kreise unter sich sein wollen, dann sind wir genau auf dem richtigen Weg.

Wer trägt die Verantwortung? Oder ist das Absicht?

Wenn das die Absicht sein sollte, dann ist JAR FCL (deutsch) ein voller Erfolg!

Schlussbemerkung

In diesem Land spricht keiner mit den Betroffenen. Die Auswirkungen von neuen Gesetzen und Verordnungen vor Ort sind unwichtig. Die Autoren dieser Vorschriften, sicherlich ausgewiesene Verwaltungsexperten, wollen in den Behörden unter sich sein. Sie sind niemandem Rede und Antwort schuldig, die Inkompetenz in der Sache würde auffallen. Nicht das Ergebnis zählt sondern alleine die Einhaltung der einmal gegebenen, unveränderlichen Form. Dafür gibt es genügend Beispiele, nicht nur bei den Tauglichkeitsrichtlinien für Privatpiloten.

Der Kant'sche Imperativ: „Verhalte Dich so, dass Deine Maßstäbe jederzeit Gesetz für alle sein können“ ist umkehrbar: „Gesetze müssen so sein, dass man ihren Sinn versteht und dass sich ein soziales Wesen auch ohne sie daran halten würde.“

Davon sind wir mit unseren 85'000 Vorschriften und Gesetzen noch Lichtjahre entfernt.

Ich befürchte, es ist so gewollt.

Im Übrigen laden wir jeden interessierten herzlich ein, sich bei uns vor Ort aus erster Hand zu informieren.

Mit freundlichem Gruß

Prof. Dr.-Ing. Konrad Vogeler

Weitere Unterzeichner:

Jürgen Skucek

1. Vorsitzender des Luftsportverein Albgau e.V. und Fluglehrer

Mitglieder: 86 Aktive, 17 Jugendliche unter 14 Jahren, 80 Passive Mitglieder

vorstand@lsv-albgau.de

Karl-Friedrich-Str. 22

76275 Ettlingen

www.lsv-albgau.de

Rolf Schneider

2. Vorsitzender FSG-Hammelburg e.V.,

186 Mitglieder, Motor-, Segel-, Ultraleicht- und Modellflug

Von-Erthal-Str. 7a

97723 Hetzlos

An:

Den Vorsitzenden des Petitionsausschusses Herrn Dr. K.H. Guttmacher

Das Bürgerbüro des Bundespräsidenten Herrn Dr. H. Köhler

email:

Alle Abgeordneten des Deutschen Bundestages

Dr. M. Stolpe / BMVBWU z.K.;

Herrn R.Nagel / BMVBW z.K.; Herrn T. Braune / BMVBW z.K.; Dr. M. Wittmann /
BMVBW z.K.;

Herr U. Schwierczinski / LBA ;Dr.med. A. Kirklies / LBA z.K.;

Aerokurier z.K.; FlugRevue z.K.; Fliegermagazin z.K.; Pilot und Flugzeug z.K.;

<http://www.streckenflug.at/phorum/list.php?f=17>

ZEIT, ZDF

Petition in 2 Teilen

zur Praxis der Fliegertauglichkeit nach JAR-FCL 3

Name

Vorname

Strasse

PLZ Wohnort

**An den
Petitionsausschuss des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Ihnen vorliegenden Brief vom 12.10.2004 an alle Abgeordneten des Deutschen Bundestages wird die aberwitzige Situation zur gesundheitlichen Tauglichkeitsprüfung für Privatpiloten geschildert.

http://www.fliegen-unterfranken.de/0.1%20Unterfranken%20Startseite/Newsticker/Texte%20Newsticker/Bilder%20Newsticker/041013_B.PDF

1. Teil

Da die Behörden mehrere Anfragen zu diesem Thema konsequent mit Schweigen beantworten, **beantrage ich**, dass das LBA oder das BMVBW die folgenden Fragen detailliert beantwortet:

9 Fragen aus dem Brief an Dr. Kirklies vom LBA /v. 3.9..2004

http://www.cdzink.de/JAR-FCL3AufrufZink/Antw_Prof_Vogeler_auf_Dr_Kirklies.pdf

http://www.fliegen-unterfranken.de/0.1%20Unterfranken%20Startseite/Newsticker/Texte%20Newsticker/Bilder%20Newsticker/040920_B.PDF

http://www.fliegen-unterfranken.de/0.1%20Unterfranken%20Startseite/Newsticker/Texte%20Newsticker/Bilder%20Newsticker/040920_L.PDF

Ferner beantrage ich zur Erlangung von Rechtssicherheit über den Petitionsausschuss vom LBA oder vom BMVBW die Antwort auf eine weitere Frage:

10. Frage

In LuftVZO §28 Abs. 2 ist von der gegenseitigen Anerkennung der Lizenzen die Rede. Warum gilt das nicht genauso uneingeschränkt für Tauglichkeitszeugnisse?

Wer nach deutscher Auslegung untauglich ist, dem wird ein gültiges ausländisches Tauglichkeitszeugnis nach JAR FCL zur Aktivierung der deutschen Lizenz nicht anerkannt. (Diese Praxis unterstreicht den Unfehlbarkeitsanspruch des LBA)

2. Teil

Das vom BMVBW über das LBA eingeführte Verwaltungsverfahren ist in seiner Durchführung zu umständlich, zu bürokratisch, zu langwierig, zu teuer und für die Betroffenen nicht transparent genug, um den individuellen Gesundheitszustand von Privatpiloten angemessen zu beurteilen.

Die offiziellen Ziele bei der Einführung dieser Verordnung sind die europäische Harmonisierung und die Erhöhung der Sicherheit im Flugverkehr von Privatpiloten.

Beide Ziele sind nicht erreicht worden. Die Anzahl der Unfälle mit gesundheitlichen Gründen ist nicht mehr zu verringern. Sie ist heute schon eine statistisch unerhebliche Größe.

Europäische Harmonisierung ist nicht erreicht worden, weil in fast allen anderen Ländern Europas die Privatpiloten unter wesentlich einfacheren Bedingungen ihrem Sport nachgehen können.

Für die

„Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an Flugbesatzungen“ in der Fassung vom 20.12.2002 und die **Tauglichkeitsrichtlinie nach JAR-FCL (deutsch)** gilt demnach im Hinblick auf Privatpiloten:

- **Sie ist ungeeignet** den angestrebten Erfolg zu erreichen oder zu fördern;
- **Sie ist nicht erforderlich**, da es wesentlich mildere, für die betroffenen Privatpiloten weniger belastende Mittel und Verfahren gibt, um den angestrebten Erfolg zu erreichen. Dazu gibt es im übrigen Europa genügend Beispiele.
- **Sie ist nicht angemessen.** Der Nachteil für die Betroffenen steht in überhaupt keinem Verhältnis zum angestrebten Ziel (Harmonisierung und Erhöhung der Sicherheit) und zum öffentlichem Interesse (Sicherheit).
Zwischen dem Schaden des Einzelnen (Privatpiloten) und dem Nutzen für die Allgemeinheit besteht ein krasses Missverhältnis.

Diese Verordnung und die nach geordnete Bestimmung verletzen aus den genannten Gründen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nach §14 des *Gesetzes über Aufbau und Befugnisse der Ordnungsbehörden (OBG in der Fassung vom 20.4.2004; (GVBl.I/04 S.153))* Sie verletzen den Grundsatz öffentlichen Rechts, wonach jegliches staatliches Handeln in Hinblick auf den verfolgten Zweck geeignet, erforderlich und angemessen sein muss.

Eine staatliche Maßnahme ist unverhältnismäßig wenn sie erkennbar außer Verhältnis zu dem angestrebten Erfolg steht, die durch sie herbeigeführten Nachteile also deutlich größer sind, als diejenigen, die durch sie abgewendet werden sollen.

Ich beantrage, dass diese Verordnung und die nach geordnete Bestimmung zur Tauglichkeit unverzüglich ausgesetzt wird und unter Berücksichtigung der gesetzlich vorgeschriebenen Verhältnismäßigkeit durch eine neue ersetzt wird.

Ich bin mit der Nennung meines Namens einverstanden, falls der Petitionsausschuss meine Petition im Rahmen seiner Presse- und Öffentlichkeitsarbeit nutzt

Ja Nein

Ort, Datum Unterschrift

Ihre Unterschrift unter der Petition ist aus Rechtsgründen wichtig. Senden Sie die Petition bitte per Brief Oder FAX (FAX nr. 030 / 227 – 36027) an die o.g.Adresse