

Ein Luftfahrtunternehmen gründen? Das ist nichts für mich – oder?

Der Weg zum eigenen Luftfahrtunternehmen ist nicht so aufwendig und kompliziert, wie viele an dieser Geschäftsform interessierte Piloten meinen. Zu den ersten Schritten gehören hier umfassende Information und eine gute Beratung, doch nach Beachtung einiger Voraussetzungen ist die Realisierung eines solchen Vorhabens in der Regel problemlos

Die seit vielen Jahren währende Diskussion über gewerblich, Selbstkosten, 1+3, entgeltlich nicht gewerblich, usw., usw., wurde eigentlich schon am 20. Februar des Jahres 2008 durch die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates beendet. Dort ist unter »Artikel 3 – Begriffsbestimmungen« zu lesen:

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck [...]

i) »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;

Also – wer Geld nimmt, nähert sich dem gewerblichen Bereich. Glaubt hat das damals natürlich kaum jemand. Im Sommer 2013 hat das Verkehrsministerium bzw. im Frühjahr 2014 die Europäische Kommission das Ganze etwas präziser formuliert. Unglücklich war die Wahl des Begriffes Flugkosten. Es sollte aber mittlerweile allen Betroffenen bewusst geworden sein, dass es hier um Chartergebühren, Treibstoff für das Luftfahrzeug und in unserem Fall auch noch um den Treibstoff für das Rückholfahrzeug geht.

Wer das noch weiter vertiefen möchte, findet auf der Internetseite des DFSV etliche Veröffentlichungen und die dazugehörigen Gesetzestexte.

Vielleicht möchte nicht jeder Ballonfahrer gegen Erstattung der »Flugkosten« Gäste befördern. Was bleibt für eine Alternative? Schon immer gab es die Möglichkeit, ein Luftfahrtunternehmen mit Heißluftballonen nach § 20 LuftVG zu gründen. Da ich seit vielen Jahren die erforderlichen Handbücher für Luftfahrtunternehmen (HL-Ballon) erstelle, ergibt sich daraus automatisch eine Begleitung und oft auch eine Beratung der Gründer(innen) bei ihrem/n Vorhaben. Diesen Erfahrungsschatz mit vielen Luftfahrtbehörden, was die Vorbereitung einer Unternehmensgründung angeht, habe ich für diesen Artikel genutzt.

Wichtige Vorbedingungen

Was wird also zur Gründung benötigt? Betrachten wir zunächst einmal die personelle Seite. Das Unternehmen braucht einen Geschäftsführer (Inhaber), einen Technischen Betriebsleiter, einen Fahrbetriebsleiter und natürlich auch einen Piloten. Glücklicherweise geht das auch in Personalunion. Wenn der Pilot bereits einen neuen Schein (BPL) hat, reicht ein Medical Klasse II. Dies war zu PPL-D Zeiten eine große

Hemmschwelle. Mit dem alten Schein war das Medical Klasse I erforderlich. Der Pilot darf im Unternehmen bisher bis zum 65. Lebensjahr fahren. Für die Führung des Unternehmens gibt es hingegen keine Altersbeschränkung. Der Technische Betriebsleiter braucht einen Nachweis der Sachkunde im Bereich Luftrecht und der Ballontechnik. Hierfür reicht ein Ballonwartausweis. Aber Achtung: Der Nachweis darf nicht älter als zehn Jahre sein! Entsprechende Seminare werden über die Wintermonate von einigen Anbietern ausgerichtet.

Des Weiteren benötigt der gewerblich tätige Pilot einmal beim Einstieg und fortan alle 24 Monate ein Teilnahmezertifikat einer Unterweisung im Gebrauch von Handfeuerlöschgeräten und einen Erste-Hilfe-Kurs. Die zuständige Luftfahrtbehörde wird dann noch einen Examiner oder Prüfer benennen, mit dem eine Überprüfungsfahrt (Checkfahrt) zu absolvieren ist. Fortan steht im BPL dann COM OPS oder im alten PPL-D der Eintrag GEW. Diese Überprüfungsfahrten wiederholen sich dann zukünftig alle 12 Monate.

Was macht den Ballon zu einem gewerblichen Ballon? Eigentlich nur noch die 110 Zentimeter Brüstungshöhe. Von innen gemessen. Alles andere, in der 4. DV zur LuftBO aufgeführte, sollte bereits seit einigen Jahren auch in einem privat genutz-

ten Heißluftballon vorhanden sein. Für den Ballon wird ein Instandhaltungsvertrag gefordert und – soweit nicht schon vorhanden – auch eine Vereinbarung zur Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit mit einer CAMO. Ist kein eigener Ballon vorhanden, kann ein Halterschaftsvertrag geschlossen werden. Um die Abläufe zu beschreiben, die die Technik, Lufttüchtigkeit und Zuständigkeiten für diese Bereiche betreffen, muss ein Technisches Betriebshandbuch (TBH) erstellt werden.

Alle den Fahrbetrieb und das Personal betreffenden Abläufe werden im Fahrbetriebshandbuch (FBH) festgelegt. Hier hat der künftige Unternehmer rein theoretisch freie Hand, da es sich ja um SEIN Unternehmen handelt, dennoch gibt es einen gewissen Rahmen, an dem sich die Inhalte orientieren müssen. Hier bedient man sich am besten bei einem Anbieter mit entsprechender Erfahrung. Die diversen Formulare, Checklisten, Tickets, Beförderungsbedingungen, Fahrplanung und alles Weitere sollten bei diesen Handbüchern bereits enthalten sein. Abschreiben aus alten Handbüchern macht aufgrund der rasanten Entwicklung des Inhaltes keinen Sinn. Das »Gewerbe« muss natürlich auch noch bei der Gemeinde oder im Rathaus angemeldet werden.

Ein Steuerberater ist auf jeden Fall hilfreich. Auch, weil ein Nachweis der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gegenüber der Luftfahrtbehörde erbracht werden muss. Dazu ist ein Liquiditätsplan bzw. ein Business-Plan zu erstellen. Man muss wissen, dass rein luftrechtlich betrachtet jedes Luftfahrtunternehmen auch alleine lebensfähig sein sollte. Der Satz: »Ich möchte ja nur mein Hobby legalisieren« interessiert an dieser Stelle niemanden.

Überdies muss der geforderte Versicherungsschutz nachgewiesen werden. Uneingeschränkter Zugriff auf die nFL-I+II und die AIP-VFR bzw. das VFR-Bulletin ist ebenfalls erforderlich. Teilweise wird ein pc_met Abo gefordert, manchmal auch ein Luftrecht-Abo. Hier gibt es

ggf. aber auch in Abstimmung mit der Behörde Sonderlösungen. Eine aktuelle ICAO-Karte des Fahrtgebietes ist ja hoffentlich schon vorhanden. Wenn das alles erfüllt ist, sollte der Abnahme des Unternehmens und der Genehmigung für gewerbliche Ballonfahrten in Deutschland nichts mehr im Wege stehen. Für Gästefahrten im benachbarten Ausland gelten besondere Vorschriften. Dieses Thema greifen wir unter Umständen noch einmal separat auf. Und? Ist doch gar nicht so ein großer Aufwand – oder?

Die meisten Luftfahrtbehörden helfen bei der Neugründung. Man wird Ihnen unter Umständen eine Checkliste zusenden oder es gibt auch schon entsprechende Formulare im Downloadbereich der Behörden. Trauen Sie sich! Übrigens – auch Vereine können ein Luftfahrtunternehmen gründen.

Gegeneinander abwägen

Überwiegen die Vorteile oder die Nachteile?

Die Nachteile:

- Einmal ein etwas höherer Aufwand in der Gründungsphase und ein wenig mehr Aufwand in der täglichen Arbeit.
- Die Einnahmen aus den Ballonfahrten sind zu versteuern.

Die Vorteile:

- Sie sind nicht in der Schusslinie von Luftfahrtbehörden, Finanzämtern oder etablierten Luftfahrtunternehmen.
- Sie dürfen dann legal Werbung machen.
- Sie können alle Kosten, die im Zusammenhang mit dem Unternehmen stehen, bei Ihrem Finanzamt geltend machen. Denken Sie nur mal an den Ballon, das Rückholfahrzeug, Büro, Gas, Taufsekt, Overalls, und, und, und ...
- Sie stehen Ihrem Sponsor als Unternehmer gegenüber.

Hinsichtlich der umsatzsteuerlichen Problematik, die in einigen Fällen

vielleicht auch bei »Privatballonfahrern« oder Vereinen bereits vor Gründung eines Luftfahrtunternehmens bestanden hat, empfiehlt es sich auf jeden Fall, einen Steuerberater hinzuzuziehen. Bei entsprechendem Feedback aus der Leserschaft an die Redaktion hat sich unser Schatzmeister angeboten, hierzu in einer der nächsten Ausgaben auch noch einen gesonderten Artikel zu verfassen. Das europäische Luftrecht befindet sich, wie Sie täglich merken, in einem ständigen Wandel. Es ist damit zu rechnen, dass auch der Bereich § 20 LuftVG in zwei oder drei Jahren Geschichte sein wird. Bisher war es allerdings immer so, dass die Überführung einer vorhandenen Struktur in neue EASA-Regeln einfacher und günstiger war als ein Neueinstieg nach neuen Regeln. Warten Sie deshalb nicht ab. Einfacher wird es definitiv nicht. Wenn – dann jetzt! Ich hoffe, Ihnen mit diesem Artikel eine Entscheidungshilfe gegeben zu haben. Gerne stehe ich natürlich auch für weitere Fragen zur Verfügung.

Ingo Lorenz
Referat Sicherheit &
Technik im DFSV



Foto: Ingo Lorenz