



## Ballonglügen des Nachts bringt den Juristen zum Denken!

Manchmal wünscht man sich auch als Jurist, die Probleme so erhellen zu können, wie die Ballonfahrer ihren Ballon beim Ballonglügen.

Im nachfolgenden sollen vier zum Ballonglügen anstehende Fragen erhellert werden:

1. Benötige ich für das Ballonglügen eine Aufstiegserlaubnis nach § 16 Abs. 1 LuftVO?
2. Gilt die Haftpflicht für das Ballonglügen im Sinne des § 33 LuftVG?
3. Muss ich beim Ballonglügen die besonderen Lichter nach § 17 LuftVO führen?
4. Ist eine Privatpilotenlizenz (PPL-D) erforderlich?

1. Nach § 16 Abs. 1 LuftVO braucht man für den »Aufstieg« eines bemannten Freiballons außerhalb eines für den Ballonaufstieg genehmigten Flugplatzes eine Erlaubnis der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde.

Ballonglügen ist aber erkennbar kein Aufstieg eines bemannten Freiballons, so dass ich für das Ballonglügen keine Genehmigung benötige, d.h. bei der zuständigen Luftfahrtbehörde muss kein Antrag auf Ballonglügen gestellt werden. Der Ballon ist natürlich am Boden so zu sichern, dass er nicht wegfahren kann.

2. Nach § 33 LuftVG wird die Ersatzpflicht des Halters geregelt, wenn »beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt wird«. Hier ist der Begriff des Betriebes nicht mit dem Begriff Aufstieg identisch,

sondern Betrieb im schadensrechtlichen Sinne umfasst alle Fälle, die mit dem Terminus »Betriebsgefahr« umschrieben werden können. Die Rechtsprechung sagt dazu, dass für die Bestimmung des Betriebsbegriffes im Sinne des § 33 LuftVG grundsätzlich vom »Inbegriff der Verrichtungen« des Luftfahrzeuges ausgegangen werden muss. Aus diesem Grunde ist es anerkannt, dass ein Luftfahrzeug dann in »Betrieb« ist, wenn die ihm eigentümlichen Triebkräfte einwirken können. Diese Triebkräfte lassen sich nicht allgemein bestimmen, sondern sie ergeben sich aus der Art des Luftfahrzeuges. Die Triebkräfte von Freiballonen sind Wind und Traggas oder erhitzte Luft. Das Luftfahrzeug ist in Betrieb, sobald der Auftrieb gegeben ist, d.h. die Hülle sich vom Boden hebt.

Der Begriff des »Betriebes« im Sinne von § 33 LuftVG umfasst mehr als nur den Flug oder die Fahrt eines Luftfahrzeuges. Er umfasst vielmehr auch solche Vor- und Nachbereitungshandlungen, bei denen die dem jeweiligen Luftfahrzeug eigentümlichen Triebkräfte bereits oder noch auf dieses einwirken können.

Damit unterliegt das Ballonglügen der Halterhaftpflicht im Sinne des § 33 LuftVG, weil der Ballon insoweit in Betrieb genommen wird. Die Versicherung wird für einen dabei eventuell entstehenden Schaden aufkommen.

3. Eine völlig andere Frage ist es, ob ich beim Ballonglügen besondere Lichter nach § 17 LuftVO zu führen habe.

Die LuftVO sieht vor, dass Luftfahrzeuge von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang Lichter zu führen haben. Nach § 17 Abs. 2a LuftVO gilt dies aber nicht für Ballone, da diese beim Ballonglügen an der eigenen Fortbewegung und daher im Sinne der LuftVO am Rollen gehindert sind. Weiteres regelt aber die NfL II-109/95. Darin ist die Nachfahrtbeleuchtung für Freiballone festgelegt. Diese Nachfahrtbeleuchtung gilt aber ausschließlich für Fahrten in der Nacht, wie der Begriff es schon selbst sagt, so dass beim Ballonglügen keine besonderen Lichter zu setzen sind.

4. Der für den Betrieb des Luftfahrzeuges Verantwortliche benötigt eine gültige Privatpilotenlizenz (PPL-D), Luftfahrerschein für Freiballonführer, weil das Luftfahrzeug trotz Fesselung am Boden in Betrieb ist (siehe Punkt 2).

Als Ergebnis der Überlegungen können wir also festhalten, dass das Ballonglügen keiner Erlaubnis bedarf, eine Haftpflicht besteht, die durch die Versicherung (CSL) gedeckt ist, sofern es sich um ein zugelassenes Luftfahrzeug handelt. Es steht weiter fest, dass beim Ballonglügen keine Lichter nach der Luftverkehrsordnung bzw. deren Anlage 1 und auch keine Zusammenstoß-Warnlichter geführt werden müssen.

Weiterhin viel Spaß beim Glügen!

Ihr  
Rechtsanwalt Alfred Kreuzberg  
DFSV-Verbandsjustiziar