

Glück ab, gut Land

Ballonpiloten haben ihre Sport-Geräte als Einnahmequelle entdeckt – oft an der Steuer vorbei.

Als Ende des 18. Jahrhunderts die ersten bemannten Ballons auf Feldern und Wiesen niedergingen, wähten die Bauern oft noch den Teufel am Werk. Mit Mistgabeln und Dreschflegeln traktierten sie die Luftschiffe und ihre Besatzungen, nur durch eilig gereichte Gastgeschenke ließ sich das Landvolk gewöhnlich besänftigen.

Die Zeiten sind vorbei. Heutzutage wollen die bei einer Ballonlandung in Scharen hinzueilenden Beobachter meist nur eines: selber einmal in die Luft gehen.

Das können sie auch, nur brauchen sie Geduld. Obwohl sich die Zahl der Ballons hierzulande von 56 im Jahr 1980 auf derzeit rund 560 verzehnfacht hat, übersteigt die Nachfrage bei weitem das Angebot. Interessenten müssen bei den im Deutschen Freiballonsport-Verband organisierten Vereinen und Privatleuten bis zu zwei Jahre Wartezeit einkalkulieren, ehe sie an einer Fahrt – von einem Flug zu sprechen, ist in der Zunft verpönt – teilnehmen dürfen.

Bei solchem Andrang konnte es den Ballonpiloten nicht verborgen bleiben, daß sich mit ihrem Hobby regelmäßige Einnahmen erzielen lassen. Immer häufiger betreiben sie die Luftschiffahrt wie einen Beruf – ohne daß sie Aufsichtsbehörden und Finanzämter davon informieren.

Beim schwarzen Geschäft mit den bunten Ballons kommen oft ganz hübsche Summen zusammen. Jeder der bis zu zehn Passagiere zahlt für eine Stunde Fahrt, einen Schluck Champagner nach der Landung und eine Urkunde 250 oder 350 Mark. Bei jährlich 100 Starts und mehr kann ein aktiver „Ballöner“ (Zunft-Jargon) leicht sechsstellige Beträge kassieren – großteils unversteuert.

Dazu kommen oft noch die Honorare für Reklamefahrten. Denn seit Marketingexperten den Ballon als ideale Werbefläche – immer beachtet, gern fotografiert – entdeckt haben, trägt fast jedes der Luftfahrzeuge ein Markenzeichen auf der Hülle, von Aspirin bis Zunft Kölsch.

Die Balloneigner müssen in die Anschaffung ihrer bis zu 100 000 Mark teuren Spaß- und Sportgeräte häufig nichts investieren – der Sponsor zahlt alles, vom Korb bis zu den Navigationsinstrumenten. Damit das teure Firmenzeichen möglichst oft zu sehen ist, werden den

Piloten vielfach zusätzliche Startprämien offeriert – mal 1000, mal 4000 Mark.

Diese Praktiken sind selbst im kleinen Kreis der Ballöner (Motto: „Glück ab, gut Land“) umstritten. So betont der Verbandsfunktionär Ulrich Hohmann, daß „Geld verdienen im Grunde nichts Anrüchiges“ habe. Dennoch räumt Hohmann ein, daß viele seiner Sportsfreunde nach dem Prinzip arbeiten: „Wir versuchen, das so lange unter der Hand zu halten, bis uns einer draufkommt.“

Viel zu befürchten haben sie nicht, die zuständigen Behörden unterstützen das windige Treiben der Luftfahrer bis-

Jäger, Luftfahrtdezernent im Regierungspräsidium der Ballöner-Hochburg Münster, will denn auch bei Überprüfungen „nie Unstimmigkeiten festgestellt“ haben.

Daß die Kontrollen ziemlich lasch sind, läßt Jäger selbst durchblicken: „Wir müssen glauben, was man uns sagt, wir sind schließlich keine Schnüffelfeldbehörde, die mit Stasi-Methoden in Panzerschränken stöbert.“

Wenig Eifer zeigen auch die Fachaufseher beim Luftfahrt-Bundesamt (LBA) in Braunschweig. LBA-Sprecher Ernst Boller zufolge müssen die Aufsichtsbehörden bei den angeblichen Selbstkostenfahrern nur dann genauer hinsehen, „wenn ein Ankläger konkrete Verdachtsmomente liefert“.

Darauf aber, sagt Boller, sei das LBA „gar nicht so scharf“. Als Grund für die stille Duldung zweifelhafter Gepflogenheiten gibt er an: „Wenn erst mal einer anfängt, schwärzt jeder den anderen an – das bringt ja eine unheimliche Lawine ins Rollen.“

Sehr viel pingeliger gehen die LBA-Beamten mit denen um, die neuerdings ganz offiziell als Luftfahrtunternehmer arbeiten wollen und dafür Firmen gründen. Sie müssen zahlreiche Sicherheitsauflagen erfüllen, mit denen die Vereinsballöner kaum behelligt werden – von stundenlangen Ruhezeiten für die Piloten über eine vielfach höhere Versicherungssumme bis zu aufwendigen Betriebshandbüchern.

Der Bonner Unternehmensberater Jürgen Hölscher, der sich mit fünf Ballons im Rheinland etablieren möchte, sieht in der Selbstkostenklausel „eine eklatante Wettbewerbsverzerrung“ und klagt: „Hier herrschen südamerikanische Verhältnisse.“ Damit die Ungleichbehandlung rasch beendet wird, hat Hölscher kürzlich den Bundesverkehrsminister um eine Überprüfung der Rechtslage gebeten.

Geholfen hat das auch nichts. Ressortchef Günther Krause (CDU), der sich die Sache persönlich vorlegen ließ, philosophiert in seinem Antwortschreiben über „die nicht konkretisierte Grenze der Selbstkosten“. Ein nennenswerter Gewinn, so die Auskunft des Ministers an den angehenden Unternehmer, sei mit Ballonfahrten ohnehin nicht zu erzielen.

Woher Krause sein Ballon-Fachwissen bezieht, teilt er freimütig mit: Er urteile, schreibt der Minister, „nach der Lebenserfahrung“.



Ballonunternehmer Hölscher
„Eklatante Verzerrung“

weilen sogar. Zahlreiche Regierungspräsidien stellen problemlos sogenannte Selbstkostengenehmigungen aus, die sich bei näherem Hinsehen als Persilscheine für schwarze Einnahmen entpuppen.

Als Grundlage dient das Luftverkehrsgesetz. In Paragraph 20 wird unter anderem festgelegt, daß Passagierfahrten mit mehr als vier Personen auch dann einer Genehmigung bedürfen, wenn „als Entgelt nur die Selbstkosten“ vereinbart sind.

Diese Selbstkosten liegen für die gesponserten Ballons gewöhnlich nur bei einem Bruchteil der Einnahmen aus regelmäßigen Passagierfahrten – was in den entsprechenden Anträgen freilich ganz anders dargestellt wird. Reinhard