

# Schneller wieder fliegen durch Mediation

**R**echtsstreitigkeiten sind in der Allgemeinen Luftfahrt leider häufig und gehen nur in den seltensten Fällen mit einem klaren Ergebnis zu Ende. In unserer Redaktion stapeln sich Fälle und Leidensgeschichten von Haltern, Kunden und Unternehmen. Bevor sich also Halter und Werft oder Kunde und Vercharterer mit viel Geld vor Gericht bekriegen, wäre eine Vermittlung in vielen Fällen wirtschaftlich sinnvoll und wahrscheinlich auch zielführender. Das dachte sich auch Michael Offermann, Gefäßspezialist, Berufspilot und Flugzeugeigner aus Essen und übertrug das Konzept der Mediation auf die Allgemeine Luftfahrt.

Jeder, der ein Flugzeug fliegt oder besitzt, weiß, dass in kaum einem anderen Bereich der modernen Gesellschaft Freude und Frust so nahe beieinander liegen wie in der (Allgemeinen) Luftfahrt. Speziell die Gründe für Frust sind bekanntermaßen Legion:

- zunehmende Regulierungswut seitens der Behörden,
- astronomische Preissteigerungen beim Treibstoff,

- vertragliche Auseinandersetzungen unter Partnern,
- Streitigkeiten mit Versicherungen,
- Streitigkeiten mit Werkstätten.

Um nur einige wenige zu nennen.

Und mit speziell Letzteren und der statistischen Wahrscheinlichkeit, irgendwann einmal betroffen zu sein, verhält es sich ähnlich wie mit Krankheiten in der Medizin: Nicht unbedingt jeden trifft es, aber wen es trifft, der ist zumeist voll betroffen. Und die statistische Wahrscheinlichkeit, dass solch ein Ereignis eintritt, ist verhältnismäßig groß:

Wer hat nicht (und nicht zuletzt in **Pilot und Flugzeug**) von Bodenstandzeiten gelesen aufgrund von nicht zeitnah eintreffenden Ersatzteilen, Reparaturproblemen, mangelhaften Werkstattleistungen, die zu vermeidbaren Ausfällen führten. Jeder kennt Erzählungen von schlechtem Werkstattdienst resp. mangelhaftem Troubleshooting, der nicht selten den Gang zum Anwalt und letztlich zum Gericht zur Folge hatte? Und, so gut Sie sich an all diese Ärgernisse erinnern können, ist Ihnen auch noch geläufig, ob es dort immer eindeutige Sieger gab?

## Wo liegen die Ursachen?

Nun, es ist unübersehbar, dass die Verrechtlichung auch der Luftfahrt immer weiter fortschreitet. In gleichem Maße wie die Zahlen von Konflikten unter den in der (allgemeinen) Luftfahrt Beteiligten steigen, nimmt die Be- bzw. Überlastung der Organe zu, die als Konfliktlösungsinstanzen installiert sind, Versicherer, Gremien, Ausschüsse, Gerichte.

So verwundert es nicht, dass die Wartezeiten, bis es zu Entscheidungen kommt, regelhaft Monate, wenn nicht Jahre betragen, egal ob es um einen Streit von Kunden mit Wartungsbetrieben geht oder eine Auseinandersetzung mit Verwaltungen oder Behörden.

Vor diesem Hintergrund ist die Installation der Mediation als Alternative und Ergänzung zu den traditionell etablierten Systemen, dies nicht zuletzt durch das 2011/12 verabschiedete Mediations-Gesetz, mehr als nur zu begrüßen. In krassem Gegensatz dazu steht aktuell immer noch die relativ geringe Wahrnehmung und Akzeptanz der Mediation durch die Konfliktbeteiligten speziell in der Fliegerei.

### **Was ist Mediation?**

Die Mediation selbst wurde als wissenschaftlich begründetes Verfahren in den 1980er-Jahren in Harvard entwickelt und stellt ein vom Aufbau standardisiertes Konfliktlösungsverfahren dar. Das Ziel ist, eine nachhaltige Lösung zu finden, in der sich alle Beteiligten wiederfinden, den sogenannten selbstverantworteten Konsens. Die Mediation erfolgt in fünf Verfahrensphasen:

1. das Arbeitsbündnis, in dem die Gesprächspartner Offenheit und Informiertheit vereinbaren, in dem geprüft wird, ob die Mediation für den konkreten Konflikt als Verfahren überhaupt geeignet ist und ob die Beteiligten sich den Regeln dieses Verfahrens unterwerfen wollen;

2. Die Definition der Themenbereiche und Bestandsaufnahme zur Bestimmung der positionellen Ausgangssituation;
3. die Konfliktbearbeitung mittels geeigneter Mechanismen;
4. die Einigung mittels z.B. Wertschöpfung durch Bildung von Optionen auf der Grundlage der individuellen Interessen mit dem Ziel des gegenseitigen Respekts sowie der zielorientierten Kooperation und
5. die vertragliche Ausgestaltung des Ergebnis i.S. der Übersetzung in ein rechtlich einwandfreies Gefüge.

Dabei werden die Konfliktparteien von einem allparteilichen Dritten, dem Mediator (wobei allparteilich mehr als unparteiisch bedeutet), dergestalt begleitet, dass der Mediator mit seiner Strukturautorität für Verständnis, Augenhöhe unter den Konfliktpartnern und einen fairen Ablauf sorgt, der letztendliche Konsens aber von den Konfliktparteien selbst (unter Anleitung) hergestellt wird.

Ist die Mediation erfolgreich, was bei geeigneter Vorselektion aufgrund der Ausgangssituation in einem hohen Prozentsatz der Fälle erwarten werden kann, kommen die Konfliktparteien schneller, kostengünstiger und nachhaltiger zu einem Ergebnis. Dies ist dann ein selbstverantworteter Konsens, mit dem sie definitionsgemäß alle besser leben können, als dies in aller Regel bei der Delegation des Rechts an Fremdinstanten und Entscheidungen in Form von Urteilen oder Vergleichen der Fall ist, da die zur

Verfügung stehenden Systeme so angelegt sind, dass sie den oft komplexen Geflechten in modernen Konflikten per Definitionem gar nicht gerecht werden können.

Dies gilt speziell dann, wenn die Partner auch in Zukunft gemeinsam ihrer beruflichen Tätigkeit nachgehen wollen, also perspektivisch die Möglichkeiten einer gemeinsamen Wertschöpfung noch gesehen werden.

Beispielhaft hierfür seien nochmals genannt: Schadensersatzansprüche von Flugzeughaltern gegen Werftbetriebe aufgrund des Vorwurfs einer fehlerhaften Wartung, Lärmschutz und Betriebszeiten, Genehmigungsverfahren mit Konflikten zwischen Bürgern und Behörden, Versicherungs- und Haftungskonflikte, Trennung von Haltschaften unter Berücksichtigung von Kostenstrukturen und Nutzung etc.

Eskaliert die Auseinandersetzung, ist im schlimmsten Fall eine Zusammenarbeit gar nicht mehr möglich. Als Konsequenz drohen mitunter erhebliche finanzielle Einschnitte.

*Soll in einer solchen Situation ein Weg aus dem Dilemma gefunden werden, ist es kaum denkbar, ohne Hilfe eines Dritten im Sinne einer Fremdautorität ein erfolgreiches Gespräch zu führen. Der Mediator sorgt dann nicht nur für Gesprächs- und Themendisziplin, sondern stellt gezielte Fragen, um die Dynamik zu verstehen. Diese Fragen können umfassend und ohne unterbrochen zu werden beantwortet werden. Schon das führt im Verlauf zu wachsendem Verständnis füreinander, Missverständnisse können aufgedeckt werden, Verletzungen dür-*

*fen ausgesprochen werden. Der Mediator kennt die Tabus der Gemeinschaft nicht, hat aber im günstigsten Fall eigene Erfahrungen in der Arbeit in Partnerschaft oder gar Medizin. Damit kommen nicht selten Fragen auf den Tisch, mit deren Beantwortung Klärung stattfindet und eine gemeinsame Lösungsarbeit wieder denkbar wird. Ohne Klärung der belastenden Konflikte und Emotionen ist eine zukunftsgerichtete Arbeit oder eine sachliche Trennung nicht möglich. Die Formulierung großer Unterschiedlichkeiten muss einem gemeinsamen Weg dabei nicht widersprechen.*

Quelle: Deutsches Ärzteblatt 2009; 106(3): A-103 / B-91 / C-87 , Pilartz, Heinz

Summa summarum bietet die Mediation in der Luftfahrt ungeahnte Möglichkeiten und Chancen, die den Beteiligten in herkömmlichen Grabenkämpfen üblicherweise verborgen bleiben, sodass zu einer Nutzung des Systems Mediation nur ausdrücklich geraten werden kann, bevor ggf. Anwälte, Gerichte oder sonstige Instanzen bemüht werden.

### **Beispiel eines wirklich sinnfreien Konflikts**

An dem folgenden Konflikt sind sehr gut die Möglichkeiten einer Mediation zu erkennen, auch wenn es seinerzeit nicht dazu gekommen ist, da der Konflikt zu meinem Bedauern auf klassische Weise ausgetragen wurde.

Vor einigen Jahren wurde ich eingeladen, einen Vortrag zu einem medizinischen Thema in Hamburg zu halten. Der relativ späte Termin in

Hamburg, die schlechte Anbindung um diese Zeit an Düsseldorf per Linie und der Wunsch, abends wieder bei meiner Familie zu sein, lässt einzig die Malibu als Transportmittel infrage kommen.

Gesagt, getan: Als letzte Maschine vor Toresschluss aus Hamburg raus und kurz vor Mitternacht im Düsseldorfer Luftraum aufzutauchen lässt die Planung aufgehen. In der kalten Winternacht ist das Platzfeuer von Düsseldorf schon zig Meilen vorher zu sehen, der Controller gibt mir den Anflug auf die 05 nach eigenem Ermessen frei. Außer mir scheint zu dieser Zeit niemand in der Luft, nachdem aufgrund des Nachtflugverbots der letzte Jet gegen 23:00 Uhr gelandet sein dürfte (für Propellermaschinen war der Platz die ganze Nacht offen).

Alles ganz unproblematisch. Um die Nachtruhe der Anrainer sowie des Krankenhauses im Norden des Platzes nicht zu stören: ganz hoher Anflug Leerlauf, scharfe Linkskurve auf die 05, aufsetzen ohne Reverse, abrollen, „gute Nacht und Danke“ an den Towerlotsen, parken und ab nach Hause.

Einige Wochen später erreicht mich dann ein Anruf der Kriminalpolizei mit dem Hinweis, es liege eine Anzeige wegen Körperverletzung gegen mich vor; ich möge doch mal vorbeikommen. So etwas erregt natürlich Aufmerksamkeit beim Empfänger.

Meine Beteuerung, ich sei im Grunde ein friedliebender Mensch, verfängt nicht. Der allerdings sehr freundliche Hauptkommissar gibt mir zu verstehen, dass es sich um einen recht ungewöhnlichen Sachverhalt handeln würde, einen solchen hätte er auch noch

## **Einige Wochen später erreicht mich dann ein Anruf der Kriminalpolizei mit dem Hinweis, es liege eine Anzeige wegen Körperverletzung gegen mich vor; ich möge doch mal vorbeikommen.**

nicht erlebt. Demzufolge bräuchte er bei der Interpretation meine Hilfe.

Einige Tage später gibt dann bei der Kripo vor Ort die bereits respektable Akte folgenden Sachverhalt wieder:

Eine Anrainerin in der unmittelbaren Nähe des Flughafens hat bei der Staatsanwaltschaft eine Anzeige wegen Körperverletzung abgegeben. Der Staatsanwalt hat seinerseits schon umfangreich ermittelt.

Die Betroffene beschreibt, dass sie durch das Aufheulen von Triebwerken und gleißendes (Lande) Scheinwerferlicht, welches gegen Mitternacht in ihr Schlafzimmer gedungen sei, Panik bekommen habe, weil sie fürchtete, ein Flugzeug würde in ihr Haus stürzen. In der Folge habe sie so starke Herzrhythmus-Störungen entwickelt, dass sie am nächsten Tag noch in Panik zum Arzt habe gehen müssen. Dieser hatte einige harmlose Extra-Systolen bescheinigt.

Interessanterweise hatte die Staatsanwaltschaft auch schon den Radar-Plot und die Stellungnahme der Flugsicherung eingeholt. Diese konnten keine regelwidrigen Verhaltensweisen seitens des Piloten erkennen.

Der Radar-Plot wiederum ließ einerseits deutlich meinen hohen Anflug erkennen sowie die damit verbundene hohe Sinkrate und die en-

ge Linkskurve auf die 05. Kurz vor oder nach mir war allerdings in dem Bereich, wo die Beschwerdeführerin wohnte, ein Zweistrahler der am Platz beheimateten Fluggesellschaft durchgerauscht, dies allerdings einige 100 Fuß unter mir. Mit anderen Worten, zwei Düsen unter Teillast gegen eine Turboprop im Leerlauf.

Nachdem meine Aussage zu Protokoll genommen worden war, durfte ich gehen. Und in der Tat, einige Wochen später erreichte mich die Nachricht der Staatsanwaltschaft, das Verfahren sei niedergeschlagen worden.

Weit gefehlt, wenn zu diesem Zeitpunkt jemand glauben sollte, die Gerechtigkeit hätte gesiegt. Einige Wochen später erreicht mich die schriftliche Nachricht, dass die Beschwerdeführerin Berufung eingelegt habe. Was folgt, sind wieder Wochen mit Besprechungen beim Anwalt, Briefe schreiben und Ärger.

Und erst als der Richter der Klägerin schließlich klar zu verstehen gibt, dass dem Piloten nichts vorzuwerfen sei, rückt sie damit heraus, das ihr das schon klar gewesen sei, dass sie durch ihre Aktion wieder einmal auf die unhaltbare Lärmbelästigung durch immer wieder außerhalb der offiziellen Betriebszeiten für Jets landende Verkehrsmaschinen hinweisen wollte. Mit gefangen, mit gehangen.

Mit etwas Glück würde heutzutage ein Richter diesem Fall an eine Mediation zurückgeben in der Erwartung, dass innerhalb von einigen Wochen die Konfliktparteien eine einvernehmliche Lösung gefunden hätten. Und

**Üblicherweise ist es eine der Konfliktparteien, die sich an den Mediator mit ihrem Anliegen wendet, oftmals die geschädigte. Seltener kommt es vor, dass zum Beispiel ein Richter das Verfahren an die Mediation mit einer zeitlichen Auflagen von zum Beispiel vier Wochen zurückgibt.**

in dieser fiktiven Mediation würde dann vermutlich herausgekommen, dass die Wut der Anwohnerin über die (wieder einmal) zu spät landende Düse der eigentliche Grund für die vordergründige Anzeige gewesen war. Daraufhin hätte der beschuldigte Pilot sein volles Verständnis für ihre Haltung geäußert und schlussendlich wären beide in tiefer Verbundenheit nach Hause gefahren. Oder jedenfalls so etwas in dieser Richtung.

In jedem Fall aber wären keine nennenswerten Kosten, keine anwaltlichen Sitzungen und Schriftsätze, kein monatelanger Ärger, kein zweijähriger Eintrag in einer Führungsakte mit den damit verbundenen Risiken und vielleicht sogar zwei zufriedene, ehemalige Konfliktparteien herausgekommen.

### ***Wie geht die Mediation vor sich?***

Üblicherweise ist es eine der Konfliktparteien, die sich an den Mediator mit ihrem Anliegen wendet, oftmals die geschädigte. Seltener kommt es vor, dass zum Beispiel ein Richter das Verfahren an die Mediation mit einer

zeitlichen Auflagen von zum Beispiel vier Wochen zurückgibt. Ist die Mediation in diesem Zeitraum nicht erfolgreich abgeschlossen, nimmt das Verfahren den üblichen Rechtsweg.

Der Mediator wird im ersten Fall seinerseits zunächst prüfen, ob der Konflikt überhaupt für eine Mediation geeignet ist. Sofern dies der Fall ist, wird er die zweite Konfliktpartei anrufen und ihr anbieten, an der Mediation teilzunehmen, resp. versuchen, sie dazu zu motivieren, was ein hohes Maß an Fingerspitzengefühl voraussetzt. Hat diese eingewilligt, wird ein erster gemeinsamer Gesprächstermin vereinbart.

Insbesondere bei der Mediation in einem so speziellen Bereich wie der Allgemeinen Luftfahrt ist es nötig, dass der Mediator vom Fach ist, die Terminologie beherrscht und etwas Erfahrung in den Gepflogenheiten der Branche mitbringt.

Der Autor dieses Artikels hat sich – von Idee und Verfahren der Mediation überzeugt – zum Mediator ausbilden lassen. Es wäre erfreulich, wenn weitere erfahrene Piloten, Flugzeughalter und Luftfahrtunternehmer folgen würden, sodass wir in der Allgemeinen Luftfahrt zumindest einen Teil unserer Streitigkeiten fachkundig erörtern und selbst beilegen können. Denn jeder, der schon einmal mit einer Luftfahrtsache vor Gericht war, weiß um die Unzulänglichkeiten, die eine Kammer oder ein Einzelrichter bei der Klärung solcher Fragen zwangsläufig aufweisen.

 offermann@vascular.de