

HERZLICHEN DANK

für die uns zum Weihnachtsfest und Jahreswechsel zugesandten Grüße und Glückwünsche. Es ist uns leider nicht möglich, jedem dafür im Einzelnen zu danken. Daher möchten wir auf diesem Wege allen, die an uns gedacht haben, unseren Dank zum Ausdruck bringen.

Präsident, Präsidium, Geschäftsstelle, die BWLV-Zweckbetriebe, der Luftfahrttechnische Betrieb, der Hanns-Kellner-Gedächtnisfonds sowie die adler-Redaktion

BITTE BEACHTEN:

NEUE LUFTVERKEHRSORDNUNG (LUFTVO) BEKANT GEMACHT

Fast ein Jahr nach Anwendbarkeit der Europäischen Luftraumverordnung (SERA – Standardized European Rules Of The Air, bekannt gemacht durch die Europäische Durchführungsverordnung Nr. 923/2012) wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Neufassung der LuftVO bekannt gegeben und trat am 6. November 2015 in Kraft. Wie schon mit der SERA-Verordnung, muss sich jetzt auch der Luftverkehrsteilnehmer mit den Regelungen der neuen LuftVO vertraut machen.

Das BMVI hatte wohl noch Auseinandersetzungen mit den weiteren beteiligten Ministerien – jenes für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit durchzustehen.

Mit den Vorgaben der EU in der VO(EU) 923/2012, die spätestens am 5. Dezember 2014 flächendeckend in allen Mitgliedstaaten zur Anwendung kamen, war der Bundesgesetzgeber nicht in allen Belangen glücklich.

Streitpunkt war unter anderem die bislang in Deutschland erforderliche Einhaltung einer Überlandflughöhe von 2.000 ft/600 Meter über Grund, sofern nicht meteorologische Gründe oder Luftraumerfordernisse dagegen standen. Die EU hingegen will – genauso wie ICAO Annex 2 – 1.000ft/300 Meter über Städten, dicht besiedelten Gebieten oder Menschenansammlungen als ausreichend gelten lassen. Ansonsten genügen 500ft/150 Meter über Boden oder Wasser. Damit ist die erst 1995 in § 6 Abs. 3 LuftVO (alt) eingeführte Überlandhöhe wieder abgeschafft. Zu diesem Punkt gab es, wohl aus Immissionschutzdiskussionen heraus, zwischen den Ministerien Unstimmigkeiten und zuletzt auch eine deutliche Verzögerung bei der Neubekanntmachung der LuftVO.

Diese Neufassung entspricht dann tatsächlich auch nicht umfänglich dem bereits im Herbst 2014 in Umlauf befindlichen Entwurf. Die dort noch vorzufindenden Versuche des nationalen Gesetzgebers, EU-Regelungen abzuwandeln oder zu ver-

schärfen, sind in der nun veröffentlichten Fassung nicht mehr vorhanden. Die europäische Definition der luftverkehrsrechtlichen Tag-/Nacht-Zeit wurde nun ebenso wenig angetastet wie die Mindesthöhe. Das heißt, es ist nun ganz entsprechend der europäischen Intention beim Erlass von Verordnungen zunächst und ausschließlich die SERA-Verordnung direkt und unmittelbar anzuwenden.

Nur dort, wo SERA keine Regelungen enthält oder nicht anwendbar wäre, kommt ergänzend die neue deutsche LuftVO zur Anwendung.

Einige Entscheidungen hat die EU ausdrücklich den Mitgliedstaaten überlassen. So zum Beispiel, welche Behörde für bestimmte Veröffentlichungen und Ausnahmen zuständig ist.

Im Bereich der flugbetrieblichen und luftraumrelevanten Allgemeinverfügungen per NfL wird nun sehr häufig das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) benannt. Ansonsten sind Ausnahmegenehmigungen mit örtlichem Bezug, wie zum Beispiel die Genehmigung zur Unterschreitung von Sicherheitsmindesthöhen, nach wie vor bei den Landesluftfahrtbehörden (Regierungspräsidien) zu beantragen.

Die sogenannten „grundlegenden Anforderungen“ an den Flugbetrieb sind schon im Anhang IV der Grundverordnung (Basic-Regulation, VO(EG) 216/2008) enthalten. Dort sind bereits die Kardinalpflichten zu Flugvorbereitung, Flugbetrieb, Flugleitung und Betriebsgrenzen, Instrumenten, Daten und Ausrüstung sowie zur Erhaltung der Lufttüchtigkeit beschrieben.

In der Ausführungsverordnung VO(EU) 923/2012, d.h. der SERA-Verordnung, befinden sich die heute gültigen Luftverkehrsregeln. Ergänzungen dazu in der deutschen LuftVO. Vor allem auch die Ergänzungen zur strafrechtlichen Ahndung bzw. zu Ordnungswidrigkeiten bei Verletzungen der SERA-Verordnung oder der LuftVO.

Einzelne Schlagworte und Neuerungen der LuftVO im Überblick: (Hier aus Platzgründen beschränkt auf typischen VFR-GA-Flugbetrieb)

- Körperliche und geistige Beeinträchtigungen sowie Verbot von psychoaktiven Substanzen: Früher § 1 Abs. 3 LuftVO (alt); heute § 4 LuftVO (neu) sowie SERA.2020 mit Definitionen in Art. 2 Nr. 102 und 104 der SERA-Verordnung
- Meldung von Unfällen und Störungen: Früher § 5 LuftVO (alt); heute § 7 LuftVO (neu) mit Verweis auf die europäische Flugunfalluntersuchungsverordnung VO (EU) 996/2010;
neu: Meldung von Unfällen und Störungen mit Luftsportgeräten direkt an die beauftragten Verbände (DAeC, DULV, DHV etc.)
Achtung: Bei Unfällen deutscher Luftfahrzeuge im Ausland ist zwar nach § 7 LuftVO die BfU zu benachrichtigen. Das lässt die Pflicht zur Benachrichtigung der Unfalluntersuchungsbehörde des Ereignisstaates jedoch nicht entfallen! (Art. 9 der VO (EU) 996/2010.
- Höchstgeschwindigkeit im Luftraum unter 10.000 ft MSL: einheitlich 250 kt; vgl. SERA.6001, Ausnahmen durch das BAF, § 11 Abs. 2 LuftVO (neu)
- Ausweichregeln: Right Of Way wie in ICAO ANNEX 2. Das heißt, entgegenkommende Luftfahrzeuge – beide weichen nach rechts aus; sich kreuzende Flugwege – grundsätzlich weicht das von links kommende nach rechts aus. Jedoch gilt die Regel, dass das motorgetriebene Luftfahrzeug Segelflugzeugen, Luftschiffen und Ballonen auszuweichen hat; Luftschiffe den Segelflugzeugen und Ballonen; Segelflugzeuge den Ballonen. Außerdem motorgetriebene Luftfahrzeuge den Schleppzügen. Vgl. SERA.3210. Leider wurde die in § 13 LuftVO (alt) enthaltene Differenzierung bezüglich Hängegleiter und Gleitsegel und die Klarstellung, dass Motorsegler mit stehendem Triebwerk als Segelflugzeuge zu betrachten sind, nicht fortgeführt. Hier hat die EU – leider – abschließend geregelt. Klar ist: Motorgetrieben ist per se nicht der D-K...-Flieger, sondern nur dann, wenn das Triebwerk auch läuft.
Neu: Segelflugzeuge dürfen einander auch rechts überholen! Sinnvolle Regelung im Hangflug jedoch nur bezüglich Segelflugzeugen! Ebenfalls neu: Ausweichregeln grundsätzlich analog der „Luftregeln“ auch für den Bodenbetrieb (vgl. SERA3210)
- Flugplanaufgabe: Heute ist laut SERA.4001 für alle Flüge, bei denen auch nur ein Flugabschnitt der Flugverkehrskontrolle unterliegt, ein Flugplan zu übermitteln. Das AMC-Material (Acceptable Means Of Compliance zu finden unter www.easa.europa.eu im Bereich „Regulations“) unterscheidet zwischen „filed“ und „submitted“ Flugplan. Ein Blick in die aktuelle Fassung der Nfl (Nfl-1-597-15) zur Flugplanaufgabe nimmt diese Unterscheidung auf. Damit wird der klassische Flugplan erforderlich für die klassisch-flugplanpflichtigen Flüge (IFR, Z, Ausland, Kunstflug etc.). Der „submitted“ Flugplan ist die per Funk übermittelte Information zu Rufzeichen, Typ, Position, Flughöhe, Flugabsicht, Ein- und Ausflughöhepunkt.
- Mindest-Sichtflugwetterbedingungen SERA.5001: Einheitliche Flugsicht von acht Kilometern über 10.000 ft, einheitliche Flugsicht fünf Kilometer unter 10.000 ft für alle Lufträume;

Wolkenabstand 1.500 Meter horizontal und 300 Meter/1.000 ft vertikal im kontrollierten Luftraum; auf 1.500 Meter (Heli 800 Meter) reduzierte Flugsicht im unkontrollierten Luftraum (G) bei IAS < 140 kt in und unter 900 Meter (3.000 ft) MSL oder 300 Meter (1.000 ft) über Grund (der jeweils höhere Wert zählt); vgl. § 40 LuftVO (neu)

- Nacht-VFR: vgl. SERA.5005 c) und § 36 LuftVO (neu). Hauptwolkenuntergrenze 450 Meter (1.500 ft), Sonder-VFR bei Nacht unzulässig; Klarstellung, dass Nachtflug mit Luftsportgeräten unzulässig ist.
- TMZ- und RMZ-Zonen vgl. SERA.6005 und § 16 Abs. 1 LuftVO (neu) sowie Veröffentlichung in NfL und Luftfahrtkarten.
- Betrieb von unbemannten Luftfahrtsystemen (UAS):
Neu: Erlaubnispflicht für den Betrieb über Menschenansammlungen §20 LuftVO (neu); Erforderlichkeit der Einrichtung von Flugbeschränkungsgebieten (ED-R) bei Betrieb von UAS außerhalb Sichtweite des Steuerers, zu land- und forstwirtschaftlichen Zwecken oder in Höhen unter 50 Meter.

Nach Anhang IV zur Grundverordnung, den sogenannten „grundlegenden Anforderungen“ (essential requirements), gilt:

„Ein Flug darf nur dann durchgeführt werden, wenn die Besatzungsmitglieder und gegebenenfalls das gesamte sonstige an der Vorbereitung und Durchführung des Fluges beteiligte Betriebspersonal mit den Gesetzen, Vorschriften und Verfahren vertraut sind, die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben maßgebend sind und für die zu überfliegenden Gebiete, die für den Anflug vorgesehenen Flugplätze und die damit zusammenhängenden Flugsicherungseinrichtungen gelten“.

Jeder Luftverkehrsteilnehmer muss sich daher erstens mit der SERA-Verordnung und zweitens der deutschen neuen LuftVO vertraut machen!

Neben den ganz einschneidenden Folgen nach dem Strafgesetzbuch (z.B. § 315 a StGB, der eine erhebliche Strafandrohung für die Gefährdung des Luftverkehrs bei Nichteinhaltung von Vorschriften zur Sicherung des Luftverkehrs vorsieht) stellt § 44 LuftVO (neu) einen Ordnungswidrigkeitenkatalog für die Verletzung von SERA- oder LuftVO-Vorschriften auf. Die Bußgeldandrohung geht dort bis 50.000 Euro bzw. 25.000 Euro, je nach Art der verletzten Vorschrift. Geld, welches besser verfliegen werden sollte. Daher die ausdrückliche Ermunterung an alle – insbesondere auch die Multiplikatoren wie Fluglehrer, Schulen und Vereine – die Vorschriften zu lesen und luftrechtliches Wissen up to date zu halten.

Eine Sammlung der Vorschriften zu SERA sowie deren AMC, der LuftVO und den dazu relevanten Bekanntmachungen (NfL) sind u. a. in dem Handbuch „Klein/Dörner: Luftrecht-kompakt – Rules of the Air“, Verlag Luftverkehr (www.luftverkehr.com), zu erhalten.

Text: Frank Dörner, Rechtsanwalt, Luftfahrtsachverständiger