



Nur wenige Teilnehmer des Luftverkehrs brauchen sich nicht an Mindestflughöhen zu halten.

Fotos: Karin Jähne - Fotolia.de, Jochen Hägele

Luftrecht

LuftVO ergänzt SERA

Viele Bereiche des Luftverkehrs sind in EU-Verordnungen geregelt. Wo Lücken klaffen, können die nationalen Gesetzgeber Vorschriften erlassen. Die neue LuftVO setzt hier an.

Zum 6. November 2015 ist die neue Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in Kraft getreten, die alten Bestimmungen sind nunmehr unwirksam. Abgesehen davon, dass Unkenntnis von diesen Verhaltensregeln ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt, führen bereits fahrlässige Verstöße gegen die LuftVO zu Ordnungswidrigkeiten, die mit Bußgeldern bis zu 50 000 Euro belegt sind. Aus diesen und nicht zuletzt sicherheitsrelevanten Aspekten heraus ist es ratsam, sich die neue LuftVO einmal im Selbststudium genauer anzusehen.

Dabei gilt es, diese neuen nationalen Regelungen im Lichte der SERA (Standardised European Rules of the Air) zu betrachten, da die in der VO (EU) Nr. 923/2012 veröffentlichten Regelungen der SERA als EU-Recht Vorrang vor nationalem Recht und damit vor der LuftVO haben. Die Vorschriften der SERA sind die allgemein gültigen Verhaltensregeln für den Allgemeinen Luftverkehr im Geltungsbereich der Europäischen Gemeinschaft. Das bedeutet, dass die SERA bei Widerspruch zu nationalen Regelungen immer Vorrang hat. Nur an Stellen, an denen die SERA Regelungslücken und damit einen gewissen Gestaltungsspielraum für den nationalen Gesetzgeber offengelassen hat, konnten – und zwar lediglich als Ergänzung zur SERA – nationale Regelungen wie vorliegend die neue LuftVO geschaffen werden. Die Aktualisierung

war notwendig, da einige Passagen der alten Verordnung in direktem Widerspruch zu den SERA-Regeln standen, die seit Anfang Dezember 2014 ihre Wirkung entfalten.

Die deutsche Besonderheit der „Überland-Mindestflughöhe“ von 2000 ft AGL, die vormals im alten § 6 Abs. 3 LuftVO normiert war, ist ersatzlos gestrichen worden. Daher gelten nur noch die in SERA 5005 Buchstabe f) genannten Bestimmungen zu den VFR-Sicherheitsmindesthöhen von 500 ft über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 150 m (über Boden und Wasser) und 1000 ft über dem höchsten Hindernis im Umkreis von 600 m (über dicht besiedeltem Gebiet). Das bedeutet allerdings nicht, dass man nach Belieben tiefer fliegen kann. Denn es gilt nach wie vor der allgemeingültige Grundsatz, dass über Städten, dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen in einer solchen Höhe geflogen werden muss, die im Falle einer Notlage eine Landung ohne Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt (SERA 3105). Letztlich sollte jeder Pilot aus Sicherheits- und Lärmschutz-erwägungen in ausreichender Höhe unterwegs sein, sodass es unterm Strich keine Rolle spielen dürfte, ob die vormals geregelte Überland-Mindestflughöhe weggefallen ist

oder nicht. Eine weitere Änderung liegt in der Definition von Nacht. Nach der alten LuftVO wurde die Nacht als der Zeitraum zwischen SS +30 und SR -30 definiert, § 33 Luft-

VO a.F. Nach SERA beginnt die Nacht mit der bürgerlichen Abenddämmerung und endet mit der bürgerlichen Morgendämmerung. Das ist jeweils der Zeitpunkt, zu dem der Mittelpunkt der Sonnenscheibe sechs Grad unter dem Horizont steht – bei uns zirka 40 Minuten nach Sonnenuntergang. Allerdings sind hierbei die jeweiligen Flugbetriebsordnungen der Flugplätze zu berücksichtigen, die im Normalfall noch die alten Regelungen SS +30 und SR -30 festgelegt haben, sodass der zeitliche Gewinn rein theoretischer Natur sein dürfte. In diesem Zusammenhang sei noch auf die Änderung im Hinblick auf das Führen der Navigations-/Positionslichter hingewiesen. Nach § 17 der alten LuftVO waren die Navigationslichter von SS bis SR bei Betrieb des Luftfahrzeugs zu führen. Eine entsprechende Regelung ist in der neuen LuftVO nicht zu finden. Ausgehend von SERA 3215 sind Navigationslichter nur nachts zu führen, was zur Folge hat, dass beispielsweise ULs, die nicht mit Positionslichtern ausgestattet sind, bis zum Eintritt der Nacht (bürgerliche Abenddämmerung) fliegen können, während sie vorher bereits bei SS am Boden sein mussten. Ob ein Fliegen ohne Navigationslichter in der Dämmerung erstrebenswert ist, ist im Hinblick auf die Sicherheit zu bezweifeln.

Zusammengefasst, hat sich nicht viel geändert, was vor allem daran liegt, dass die deutschen Luftverkehrsregeln sich schon immer weitgehend im Einklang mit den ICAO-Richtlinien befanden, an die sich die SERA hält. ■

Autor Jochen Hägele



... ist Leiter des Arbeitskreises der fliegenden Juristen und Steuerberater und Vizepräsident der AOPA-Germany. Er ist PPL-A-Inhaber und fliegt regelmäßig ab Pattonville.



DIE NEUE LUFTVO
Über den QR-Code holen Sie sich die neue Ordnung direkt aufs Smartphone.