AOPA GERMANY

SAFETY LETTER

Foto: © AOPA Germany

ORDNUNGSWIDRIGKEITEN UND STRAFTATEN IM LUFTVERKEHR

Nr. 54, April 2021

Wie im Straßenverkehr, so gibt es auch im Luftverkehr gesetzliche Regelungen und Verordnungen, insbesondere das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) und die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO), die man beachten muss. Verstößt man als Pilot gegen eine Vorschrift oder Regel, ob fahrlässig oder vorsätzlich, so begeht man eine Ordnungswidrigkeit. Es drohen Bußgelder, die meist sehr viel höher sind als im Straßenverkehr.

Fliegt man durch ein Flugbeschränkungsgebiet, dann ist das keine Ordnungswidrigkeit mehr, sondern eine Straftat, die dementsprechend geahndet werden kann.

Ordnungswidrigkeiten im Luftverkehr können nicht nur von Piloten, sondern auch von anderen am Luftverkehr Beteiligten begangen werden, wie z. B. Flugplatzhalter oder Fluggesellschaften.

Dieser AOPA Safety Letter beschreibt hauptsächlich Ordnungswidrigkeiten und Straftaten, wie sie von Piloten der Allgemeinen Luftfahrt begangen werden können.

RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) enthält im dritten Abschnitt, §§ 58 bis 63, Straf- und Bußgeldvorschriften für die Luftfahrt. Auf der Grundlage des LuftVG enthalten die untergeordneten Vorschriften, wie z. B. Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) und Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO), weitere Angaben zu Ordnungswidrigkeiten, jedoch nicht zu Strafen. Strafen dürfen nur durch Gesetz festgelegt werden, im Luftverkehr durch das Luftverkehrsgesetz, aber auch durch das Strafgesetzbuch.

Obwohl heute viele Verordnungen auf europäischer Ebene als EU-Verordnungen verkündet und damit unmittelbar in den EU-Staaten in Kraft treten, wie z. B. (EU) VO 1178/2011 (FCL) oder (EU) VO 923/2012 (SERA), enthalten diese keine Bußgeld- und Strafvorschriften. Das ist weiterhin Sache der einzelnen Staaten und nationalen (Aufsichts-) Behörden und Staatsanwaltschaften. Allerdings finden sich im LuftVG und den anderen Verordnungen klare Hinweise zu den europäischen Luftverkehrsvorschriften; d. h., dass man auch gegen europäische Vorschriften nicht „ungestraft“ verstoßen darf. Ein besonderes Beispiel ist der § 44 LuftVO. Dort werden die Ordnungswidrigkeitsfälle, die sich auf SERA beziehen, aufgelistet (siehe Folgeseiten).

Damit können Verstöße gegen SERA-Vorschriften national geahndet werden.

Gesetze und Verordnungen zur Luftfahrt sind zu finden unter: http://www.gesetze-im-internet.de

Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro, andere bis zu 30.000 Euro oder sogar bis zu 50.000 Euro geahndet werden. Zu der Kategorie der 50.000 Euro Geldbußen gehören das Führen eines Luftfahrzeugs unter Alkoholeinfluss, aber auch das Zuwiderhandeln der im Rahmen der Luftaufsicht erlassenen Verfügungen.

Zuständig für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten und die Festlegung von Bußgeldern in der Luftfahrt sind je nach Aufgabenbereich vor allem

- das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
- das Luftfahrt-Bundesamt
- die Luftfahrtbehörden der Länder

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ist nach § 58 LuftVG Abs. 1 und § 63 LuftVG Nr. 4 für Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit der Verletzung von Regeln über das Führen von Luftfahrzeugen, Flüge nach Sichtflug- oder Instrumentenflugregeln, Flugverfahren und die damit verbundenen Festlegungen und Anordnungen der Flugverkehrskontrolle sowie für Ordnungswidrigkeiten, die von militärischen Luftfahrzeugführern mit militärischen Luftfahrzeugen begangen werden, zuständig.

ORDNUNGSWIDRIGKEITEN

Luftverkehrsgesetz und Luftverkehrs-Ordnung
Wie bereits erwähnt sind die Fälle, die als Ordnungswidrigkeit eingestuft und damit bei Anzeige eine Geldbuße nach sich ziehen können, im § 58 LuftVG und im § 44 LuftVO beschrieben. Die nachfolgende Liste von Ordnungswidrigkeiten stellt vor allem die wesentlichen Fälle dar, wo Piloten betroffen sein könnten; die Liste ist also nicht komplett. Die vollständige Liste aller einzelnen Ordnungswidrigkeiten sowie den genauen Wortlaut kann man im LuftVG sowie in den dazu erlassenen Verordnungen nachlesen.

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

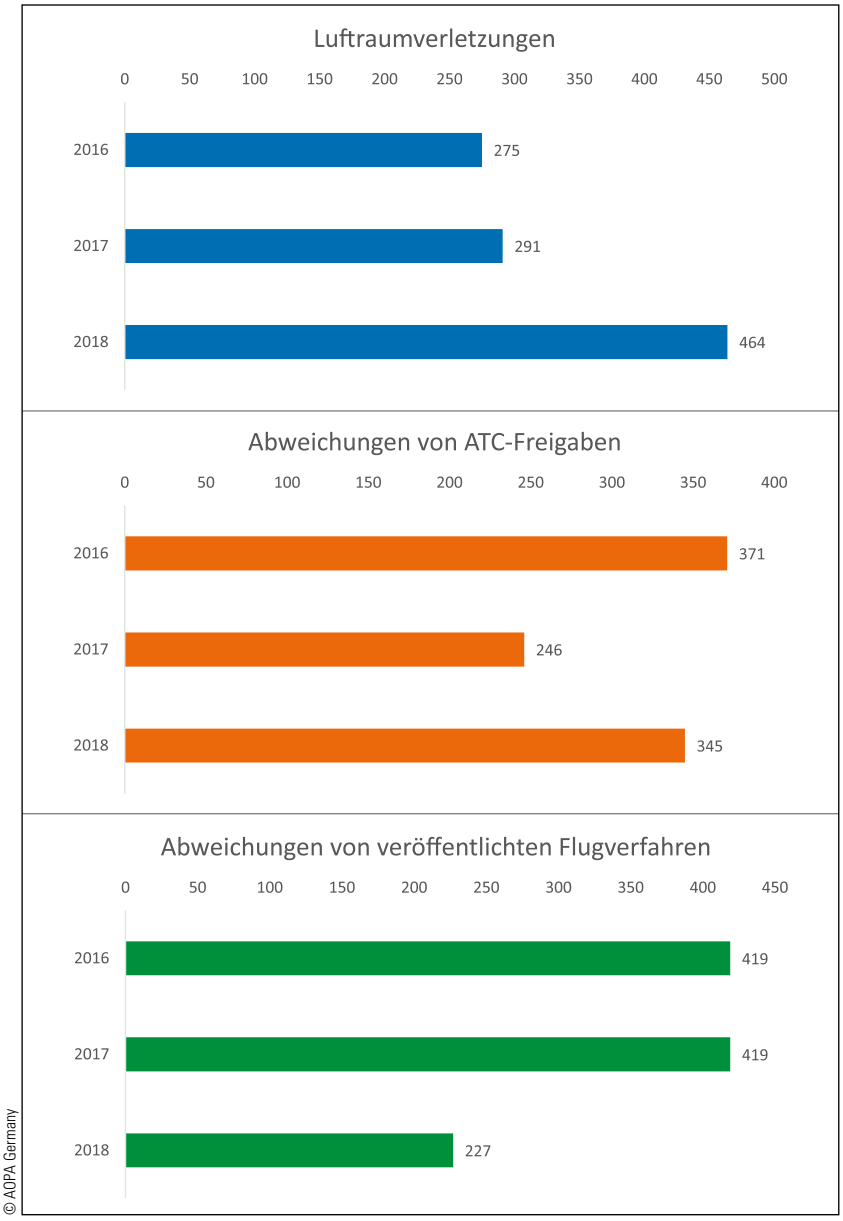
- den im Rahmen der Luftaufsicht erlassenen **Verfügungen zuwiderhandelt** (§ 29 LuftVG) (Anmerkung: Luftaufsicht sind die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation);
- ein Luftfahrzeug führt oder bedient unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen psychoaktiven Substanzen, die seine **Dienstfähigkeit beeinträchtigen** oder ausschließen (§ 4 LuftVO);
- es unternimmt, **ohne Erlaubnis Luftfahrer auszubilden** (§ 5 LuftVG);
- ohne Genehmigung **Luftfahrtveranstaltungen** durchführt (§ 6 LuftVG);
- einen **Lärm** bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht, der stärker ist, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert (§ 5 LuftVO);
- der Vorschrift zur **Meldung von Unfällen und Störungen** zuwiderhandelt (§ 7 LuftVO);
- einer Vorschrift über **Kunstflüge** zuwiderhandelt (§ 14 LuftVO);
- ohne Erlaubnis erlaubnisbedürftige **Außenstarts und Außenlandungen** durchführt (§ 18 LuftVO);
- entgegen der Vorschrift zur **Nutzung des kontrollierten Luftraums und des Luftraums über Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle** eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht einholt (§ 21 LuftVO);
- ohne Genehmigung in eine **Flugplatzverkehrszone** einfliegt oder aus ihr ausfliegt (§ 22 LuftVO);
- einer Vorschrift über den **Flugbetrieb auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung** zuwiderhandelt (§ 23 LuftVO);
- ohne Erlaubnis auf einem **Rollfeld** an einem Flugplatz mit Flugverkehrskontrollstelle verkehrt (§ 25 LuftVO);
- ein festgelegtes Verfahren für den **Funkverkehr** nicht anwendet (§ 29 LuftVO);

- eine vorgeschriebene **Flugverkehrskontrollfreigabe** nicht einholt (§ 31 LuftVO);
- einer **Flugverkehrskontrollfreigabe** zuwiderhandelt (§ 31 LuftVO);
- ein vorgeschriebenes **Flugverfahren** nicht befolgt (§ 33 LuftVO);
- einer Vorschrift über die **Höhenmessereinstellung** zuwiderhandelt (§ 35 LuftVO);
- einer Vorschrift für **Flüge nach Sichtflugregeln bei Nacht** zuwiderhandelt (§ 36 LuftVO);
- einer Vorschrift über die **Sicherheitsmindesthöhe bei Flügen nach Sichtflugregeln** über Verpflichtungen bei Unterschreitung der Sicherheitsmindesthöhe zuwiderhandelt (§ 37 LuftVO);
- eine **Brücke oder ähnlichen Bau, eine Freileitung oder Antenne unterfliegt** (§ 37 LuftVO).

Zusätzliche Ordnungswidrigkeiten gemäß § 44 LuftVO zu SERA (Auszüge):

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- einer Vorschrift des Anhangs SERA.2010 über die **Flugvorbereitung** zuwiderhandelt;
- entgegen Anhang SERA.3105 in Verbindung mit Anhang SERA.5005 eine **Mindesthöhe für Flüge nach Sichtflugregeln** unterschreitet;
- einer Vorschrift des Anhangs SERA.3210 über **Ausweichregeln** zuwiderhandelt;
- entgegen Anhang SERA.4001 einen **Flugplan** nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig übermittelt;
- entgegen Anhang SERA.5001 einen **Abstand von Wolken** nicht einhält;
- einer Vorschrift des Anhangs SERA.5005 über **Sichtflugregeln** zuwiderhandelt;
- ohne Genehmigung nach Anhang SERA.5010 einen **Sonderflug nach Sichtflugregeln** in Kontrollzonen durchführt;
- einer Vorschrift des Anhangs SERA.5020 über Flüge nach **Instrumentenflugregeln** im kontrollierten Luftraum zuwiderhandelt;
- entgegen Anhang SERA.6001 und SERA.8015 eine Flugverkehrskontrollfreigabe nicht, nicht richtig, nicht vollständig, nicht in der vorgeschriebenen Weise oder nicht rechtzeitig einholt.



© AOPA Germany

Jährlich gemeldete Vorfälle, sogenannte Occurances, in der Flugsicherung (Quelle: Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung)

BETRIEBSORDNUNG FÜR LUFTFAHRTGERÄT

Die Betriebsordnung für Luftfahrtgerät (LuftBO) richtet sich sowohl an Halter von Luftfahrzeugen bzw. Luftfahrtgerät, Betriebsleiter und Luftfahrtunternehmen als auch an Piloten. Vielen Piloten ist nicht bewusst, dass auch die LuftBO Tatbestände enthält, die zu einer Ordnungswidrigkeit führen können.

Nachfolgend werden daher einige wesentliche Ordnungswidrigkeiten die Piloten betreffend wiedergegeben:

Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- ein Luftfahrtgerät oder Teile von Luftfahrtgerät über die zulässigen **Betriebszeiten** hinaus betreibt oder führt (§ 4 LuftBO);
- ein **luftuntüchtiges** oder für luftuntüchtig erklärtes **Luftfahrtgerät** in Betrieb nimmt (§ 25 LuftBO);
- ein Luftfahrzeug mit **Eis-, Reif- oder Schneebelag** startet (24 LuftBO);
- trotz des Ausfalls von **Ausrüstungsteilen** einen Flug durchführt (§ 26 LuftBO);
- die Kontrollen nach der **Klarliste** nicht, nicht richtig oder nicht vollständig durchführt (§ 27 LuftBO);
- im Luftfahrzeug nicht genügend **Betriebsstoff** einschließlich der Betriebsstoffreserve mitführt (§ 29 LuftBO);
- Betriebsmindestbedingungen oder **Mindestflughöhen** nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig ermittelt (§ 34 LuftBO);
- einen Flug antritt oder zum Bestimmungs- oder Ausweichflugplatz fortsetzt, obwohl die **Wettermindestbedingungen** nicht erfüllt sind (§ 35 LuftBO).

VERORDNUNG ÜBER LUFTFAHRTPERSONAL

Die Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) weist in einigen Teilen auf die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt hin, den Luftfahrern meist bekannt unter der Abkürzung FCL (Flight Crew Licensing). Dementsprechend werden in der LuftPersV auch Ordnungswidrigkeiten in Bezug zu dieser europäischen Verordnung aufgelistet.
Danach handelt u. a. ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- entgegen Anhang I FCL.020 als **Flugschüler allein fliegt**, ohne ermächtigt worden zu sein;
- entgegen Anhang I FCL.140 und FCL.230 ein mit der Lizenz verbundenes Recht ausübt, **ohne** die dort genannte fortlaufende **Flugerfahrung** zu haben;
- entgegen Anhang I FCL.700 als Pilot eines Luftfahrzeugs tätig ist, **ohne** über eine **gültige** oder entsprechende **Klassen- oder Musterberechtigung** zu verfügen;
- entgegen Anhang I FCL.800 einen Flug unternimmt, **ohne** Inhaber der entsprechenden **Berechtigung** zu sein;
- entgegen Anhang I FCL.830 ein **Segelflugzeug oder einen Motorsegler in Wolken** betreibt;
- entgegen Anhang IV MED.A.030 als Bewerber um eine dort genannte Lizenz oder als Inhaber einer dort genannten Lizenz nicht über ein dort genanntes **Tauglichkeitszeugnis** verfügt.

EINLEITUNG EINES ORDNUNGSWIDRIGKEITSVERFAHRENS

Ein Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen einen Piloten wird von den zuständigen Behörden (Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung/BAF, Landesluftfahrtbehörde, Luftfahrt-Bundesamt/LBA) dann eingeleitet, wenn die Behörden Kenntnis von einer begangenen Ordnungswidrigkeit bekommen. So werden Ordnungswidrigkeiten z. B. von der Flugsicherung, von der Luftaufsicht an einem Flugplatz aber auch von Bürgern gemeldet.

Die „Chance", bei einem Fehlverhalten im Luftverkehr bzw. beim Begehen einer Ordnungswidrigkeit erwischt zu werden, ist heute größer denn je. Dank modernster Technik sind die meisten Luftfahrzeuge elektronisch sichtbar, nicht nur mit Hilfe von Radar und Transponder, sondern auch mit flightradar24. Für einen Bürger, der sich durch ein Luftfahrzeug belästigt fühlt, weil dieses offensichtlich die Mindesthöhe unterschreitet oder von

Beispiel für ein Anschreiben zur Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahren

Sehr geehrter Herr Mustermann,

Ihnen wird vorgeworfen, am … als verantwortlicher Luftfahrzeugführer des Fluges (Luftfahrzeugkennung, Luftfahrzeugtyp) einen IFR-Flug von … nach durchgeführt zu haben, in dessen Verlauf Sie um 11:11.11 Uhr UTC entgegen der erteilten und bestätigten Flugverkehrskontrollfreigabe, auf Flugfläche 80 zu steigen, weiter über FL 80 gestiegen sind, ohne dass für diese Abweichung eine Flugverkehrskontrollfreigabe vorlag.

Ihr Verhalten stellt einen Verstoß gegen § 31 Abs. 4 Satz 1 Luftverkehrsordnung (LuftVO) dar und erfüllt damit den Tatbestand einer ordnungswidrigen Handlung nach § 44 Abs. 1 Nr. 27 LuftVO in Verbindung mit § 58 Abs. 1 Nr. 10 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).

Ich setzte Sie davon in Kenntnis, dass gegen Sie ein Ermittlungsverfahren eingeleitet wird.

Nach § 55 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) gebe ich Ihnen hiermit Gelegenheit, sich innerhalb von 4 Wochen zu dem o.a. Vorwurf zu äußern oder nicht zur Sache zu auszusagen.

Falls Sie sich zum Vorwurf äußern, wird unter Berücksichtigung Ihrer Angaben entschieden, ob das Verfahren eingestellt oder ohne weitere Äußerung der Verwaltungsbehörde ein Bußgeldbescheid erlassen wird.

Sofern Sie sich nicht zum Vorwurf äußern, wird davon ausgegangen, dass Sie von Ihrem Äußerungsrecht keinen Gebrauch machen wollen. Es kann dann ohne weitere Anhörung zur Sache oder Vorladung ein Bußgeldbescheid gegen Sie erlassen werden.

der Platzrundenführung abweicht und störenden Lärm über Wohn- oder Naturschutzgebiete produziert, ist es ein Leichtes; die Kennung eines Flugzeugs zu ermitteln; das geht selbst mit einem Handy. Und wenn nicht das Handy, dann ist es die sichtbare Kennung am Rumpf oder an der Unterseite des Tragflügels, die man bei Leichtflugzeugen gut ablesen kann.

Ist die Anzeige erst mal bei der Behörde, dann wird ggf. ein Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet und der betroffene Pilot bekommt Post. In dem behördlichen Schreiben wird die Ordnungswidrigkeit meist im Detail beschrieben, mit Bezug auf die Paragrafen im LuftVG und in den entsprechenden Verordnungen. Der Beschuldigte hat dann mehrere Wochen Zeit, zu dem Vorwurf schriftlich Stellung zu nehmen. Danach wird von der Behörde über die Höhe des Bußgeldes entschieden, ggf. wird das Verfahren nach erneuter Prüfung aber auch eingestellt.

Als Betroffener sollte man, selbst wenn einem klar ist, dass man die vorgeworfene Ordnungswidrigkeit so begangen hat, von dem Recht zur persönlichen Äußerung Gebrauch machen. In vielen Fällen gibt es Gründe, die zu dieser Ordnungswidrigkeit geführt haben (z. B. Wetterverhältnisse, anderem Verkehr in einer Platzrunde ausweichen). Insgesamt sollte man zur Klärung des Vorfalls beitragen, allerdings ohne sich dabei zusätzlich zu belasten.

Nachdem man ggf. eine Stellungnahme zu der Ordnungswidrigkeit abgegeben hat und von der zuständigen Behörde die Beweisaufnahme abgeschlossen worden ist, erhält man schließlich den Bußgeldbescheid.

Merkt man während eines Fluges, dass man etwas falsch gemacht und gegen eine Regel verstoßen hat, so sollte man sich nach dem Flug Notizen zu dem Vorfall machen. In einigen Fällen kommt das Behördenschreiben zu einer Ordnungswidrigkeit erst Monate später. Da ist es gut, wenn man noch weiß, was da passiert ist. Das gilt auch für Verstöße im Ausland (§ 1b LuftVG). So kann z. B. das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) auch im Schengenraum Ordnungswidrigkeitsbescheide zustellen und vollstrecken.

Manchmal wird man auch von der Flugsicherung oder von der Luftaufsicht (Info), mit der man gerade in Funkkontakt steht, auf das Fehlverhalten aufmerksam gemacht.

BUSSGELD

Wie schon beschrieben, sieht das Luftverkehrsgesetz die Möglichkeit der Verhängung von Bußgeldern bis zur maximalen Höhe von 50.000 Euro vor. Das kommt so in der Praxis bei Verstößen gegen Flugverfahren, beim Einflug in freigabepflichtige Lufträume ohne Flugverkehrskontrollfreigabe, beim Unterschreiten der Mindesthöhe oder beim Abweichen von der Platzrundenführung nicht vor.

Der Bußgeldbetrag im Luftverkehr liegt zwar weit höher als im Straßenverkehr, aber nur selten kommt es zu einem Bußgeld von über 1.000 Euro. Die Höhe des Bußgeldes hängt u. a. auch davon ab, ob man bei dem Fehlverhalten andere Luftverkehrsteilnehmer gefährdet hat oder nicht. Außerdem werden die wirtschaftlichen Verhältnisse des Beschuldigten berücksichtigt. Dem Behördenschreiben liegt ein Formular bei, mit dem man Angaben zur Person machen muss; dort kann man auch freiwillig seine Einkommensverhältnisse nennen.

Übrigens, anders als im Straßenverkehr gibt es im Luftverkehr keinen Bußgeldkatalog; dazu ist die Anzahl der Vorfälle im Luftverkehr im Vergleich zum Straßenverkehr doch sehr gering. Außerdem sind die Vorfälle sehr unterschiedlich und lassen sich kaum in einen standardisierten Rahmen eines Bußgeldkatalogs für die Luftfahrt zwängen.

STRAFTATEN

Strafen sind in den §§ 59 bis 62 LuftVG und im § 315a Strafgesetzbuch festgelegt. Danach können je nach Fall und Schwere Freiheitsstrafen bis zu 5 Jahren oder Geldstrafen verhängt werden.

Bestraft werden u. a. folgende Fälle:

Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder Geldstrafe:

- Wer als Führer eines Luftfahrzeugs oder als sonst für die Sicherheit Verantwortlicher durch grob pflichtwidriges Verhalten gegen eine im Rahmen der Luftaufsicht erlassene Verfügung (§ 29 LuftVG) verstößt und dadurch Leib oder Leben eines Anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe (Anmerkung: Wer die Tat fahrlässig begeht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft):

- Führung eines Luftfahrzeugs, das nicht zum Luftverkehr zugelassen ist, oder als Halter einem Dritten das Führen eines solchen Luftfahrzeugs gestattet,
- Praktische Flugausbildung ohne eine Lehrberechtigung,
- Ohne Erlaubnis Beförderung von Stoffen oder Gegenständen in Luftfahrzeugen, die durch Rechtsverordnung als gefährliche Güter bestimmt sind.
- Zuwiderhandlung gegen die Anordnungen über Luftsperrgebiete und Gebiete mit Flugbeschränkungen.

Anders als bei Ordnungswidrigkeiten werden Strafen nicht von Behörden, sondern von der zuständigen Staatsanwaltschaft bearbeitet und können im schlimmsten Fall vor Gericht landen, im besten Fall mit einer Geldauflage eingestellt werden.

Laut Statistik des Bundesaufsichtsamts der Flugsicherung (BAF) wurden im Zeitraum 2017/2018 insgesamt 44 unerlaubte Einflüge in Flugbeschränkungsgebiete gemeldet.

VERMEIDUNG VON ORDNUNGSWIDRIGKEITEN UND STRAFTATEN

Ordnungswidrigkeiten und Straftaten im Luftverkehr sollte man unbedingt vermeiden. Das ist manchmal leichter gesagt als getan, denn Fehler kommen vor – und viele der Fehler werden von Piloten unbewusst begangen.

Es kann schon mal vorkommen, dass man ohne das erforderliche Lärmschutzzeugnis für das Flugzeug über die Mittagszeit an einem Flugplatz landet oder dass man den Verlauf einer Platzrunde an einem Flugplatz, den man zum ersten Mal anfliegt, nicht genau einhält. Es kann auch schon mal passieren, dass man bei einem

IFR-Flug aus Unachtsamkeit vom vorgegebenen Kurs abweicht oder höher als die freigegebene Flughöhe steigt.

Nicht vorkommen sollte das Fliegen mit einer nicht mehr gültigen Lizenz oder mit einem Flugzeug, bei dem wesentliche, vorgeschriebene Ausrüstungen nicht funktionstüchtig sind.

Besonders häufig kommen in der VFR-Luftfahrt Luftraumverletzungen vor. Im Jahr 2018 wurden 464 Luftraumverletzungen erfasst. Das sind meist unerlaubte VFR-Einflüge (also ohne Freigabe, und damit ohne Funkkontakt) in Lufträume der Klassen C und D über Verkehrsflughäfen sowie in Kontrollzonen (Luftraum Klasse D). In einigen Fällen fliegen die Piloten (offensichtlich unbewusst) für mehrere Minuten durch einen dieser Lufträume.

Zum Glück führen die meisten unerlaubten Einflüge zu keiner kritischen Situation, da sie meist von den Fluglotsen beobachtet werden, die dann andere Luftfahrzeuge, meist IFR-Flüge von Verkehrsflugzeugen, warnen bzw. Ausweichanweisungen erteilen. In Einzelfällen führen die unerlaubten VFR-Einflüge allerdings zu einem TCAS-Alarm (TCAS, Traffic Alert and Collision Avoidance System) im Cockpit eines Verkehrsflugzeugs oder zu einem Startabbruch eines anderen Flugzeugs bei einem unerlaubten Durchflug durch eine Kontrollzone.

Zu den Luftraumverletzungen hinzu kommt noch die nicht unerhebliche Anzahl unerlaubter Einflüge in Flugbeschränkungsgebieten, die, wie dargestellt, eine Straftat darstellen.

Alle diese unerlaubten Einflüge müssen nicht sein. Eine ausführliche Flugvorbereitung, das Mitführen der entsprechenden aktuellen Luftfahrtkarten, sei es in Papier oder elektronisch, hilft, Vorschriften und Regeln im Luftraum einzuhalten.

Natürlich müssen die Luftfahrtkarten aktuell sein und ggf. im Laufe des Jahres berichtigt bzw. ergänzt werden. Und die elektronische Karte muss das letztgültige Update enthalten.

Hinzu kommt das Studieren der NOTAM vor jedem Flug, auch vor einem kürzeren Flug. Zeitweise eingerichtete Flugbeschränkungsgebiete, z. B. für eine militärische Übung oder bei einem Staatsbesuch werden meist als Supplement (Ergänzung) zum Luftfahrthandbuch AIP VFR und als NOTAM veröffentlicht. Wenn man dieses NOTAM nicht liest besteht die Gefahr, dass man in so ein Gebiet einfliegt, dabei beobachtet und schließlich wegen einer Straftat angeklagt wird.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF), zuständig für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten bei Luftraumverletzungen, hält auf seiner Website Tipps für Piloten bereit, wie man Verletzungen von Lufträumen vermeiden kann:

https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_BAF/Flyer/BAF_Flyer_Luftraumverletzungen.pdf

Neben den vielen Luftraumverletzungen kommt es bei VFR-Flügen auch immer wieder zur Unterschreitung der vorgeschriebenen Mindesthöhe und damit nicht nur zu Anzeigen von Bürgern, die sich durch den Lärm belästigt fühlen, sondern auch von Naturschützern, wenn man zu tief über Naturschutzgebiete fliegt. Die Unterschreitung der Mindesthöhe wird als Ordnungswidrigkeit von den Luftfahrtbehörden der Länder geahndet.

Nach SERA.5005 Buchstabe f darf ein Flug nach Sichtflugregeln nicht durchgeführt werden

- über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien in einer Höhe von weniger als 300 m (1.000 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 600 m um das Luftfahrzeug;

- in anderen Fällen in einer Höhe von weniger als 150 m (500 ft) über dem Boden oder Wasser oder 150 m (500 ft) über dem höchsten Hindernis innerhalb eines Umkreises von 150 m (500 ft) um das Luftfahrzeug.

Übrigens, zusätzlich gilt nach SERA.3105, dass Luftfahrzeuge über Städten, anderen dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen im Freien nur in einer Höhe geflogen werden dürfen, die im Fall einer Notlage eine Landung ohne ungebührende Gefährdung von Personen oder Sachen am Boden erlaubt.

Es gibt für keinen Piloten einen Grund, ob während eines VFR- oder IFR-Fluges, die festgelegte Mindesthöhe zu unterschreiten, außer für Start und Landung und im Fall einer Notlage.

FRAGEN AN AOPA

Im Rahmen des Mitglieder-Services wenden sich viele Mitglieder bzw. Piloten an AOPA, wenn sie ein Schreiben zur Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens oder Post vom Staatsanwalt bekommen haben. Meist sind die Betroffenen erschrocken, dass ihnen ein Vergehen vorgeworfen wird, denn sie haben das in manchen Fällen gar nicht unmittelbar mitbekommen oder können sich daran nicht mehr erinnern, denn manche Schreiben kommen erst einige Monate später.
Erschrocken sind die Betroffenen auch darüber, dass unter Umständen ein Bußgeld von bis zu 50.000 Euro im Raume steht, oder bei einer Straftat eine Strafe, die vielleicht Auswirkungen auf die Lizenz haben kann.

Das sind die drei meistgestellten Fragen an AOPA:

Soll ich mir einen Anwalt nehmen?
Diese Frage kommt meist zuerst. Die Betroffenen sind sich unsicher, was auf sie zukommen kann, insbesondere wenn sie die Höhe der maximal möglichen Bußgelder kennen.
Die Höhe der Bußgelder liegt bei fahrlässigem Verhalten meist um einige 100 Euro unter 1.000 Euro; und wie schon erwähnt, werden die wirtschaftlichen Verhältnisse bei der Bemessung des Bußgeldes berücksichtigt.
Wenn es so ist, dass die vorgeworfene Ordnungswidrigkeit genauso geschehen ist, wie im Schreiben der Behörde beschrieben, dann sollte man auf einen Anwalt vielleicht erst Mal verzichten. Anders sieht es aus, wenn die vorgeworfene Ordnungswidrigkeit so nicht geschehen ist oder wenn man als Pilot grob fahrlässig gehandelt hat.
Bei einer Straftat, z. B. unerlaubtes Einfliegen in ein Flugbeschränkungsgebiet, sollte man auf jeden Fall einen Anwalt zurate ziehen. Man weiß nicht, ob das Verfahren eingestellt wird, ob man „nur" eine Geldauflage leisten muss oder ob die Tat vor Gericht geht.
Übrigens, grundsätzlich gilt, dass man auch gegen einen Bußgeldbescheid Einspruch einlegen kann. Ist das auferlegte Bußgeld unverhältnismäßig hoch, dann kann es ratsam sein, mit Hilfe eines Anwalts dagegen Einspruch zu erheben.

Soll ich bei meinen Angaben zum ordnungswidrigen Vorfall ehrlich sein und das Fehlverhalten zugeben?
Es macht keinen Sinn, etwas anders darzustellen als es wirklich war. Gerade bei Vorfällen bei IFR-Flügen liegen der Behörde ggf. Radaraufzeichnungen und Sprechfunkaufzeichnungen vor, die den Vorfall detailliert dokumentieren. Allerdings sollte man auch Angaben dazu machen, warum es zu dieser Ordnungswidrigkeit kam (soweit man sich daran noch erinnern kann), z. B. weil man eine Flugverkehrskontrollfreigabe falsch verstanden hatte oder weil man anderen Flugzeugen ausweichen musste und daher die Platzrunde nicht einhalten konnte.

Darf ich die Behörde, die den Ordnungswidrigkeitsbescheid geschickt hat, anrufen?
Ja! Warum nicht? Vielleicht gibt es noch Angaben, die den Vorfall in einem anderen Licht darstellen. In einigen Fällen ist nicht allein der Pilot der Schuldige. Da ist es gut, wenn man den Vorfall bespricht.

Autoren:
Jürgen Mies

Grafik:
AOPA Germany

Quelle:
http://www.gesetze-im-internet.de
„Zahlen, Daten, Fakten", Berichte des Bundesaufsichtamtes für Flugsicherung, 2015/2016 und 2017/2018, Langen
„Luftraumverletzungen sind vermeidbar", Website des Bundesaufsichtamtes für Flugsicherung, Langen

Haftungsausschluss:
Die Informationen und Daten in diesem AOPA Safety Letter sind vom Autor und der AOPA-Germany sorgfältig erwogen und geprüft. Dennoch kann eine Garantie für Richtigkeit und Vollständigkeit nicht übernommen werden. Eine Haftung des Autors bzw. von AOPA-Germany und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

HERAUSGEBER
AOPA-Germany e.V.
Flugplatz, Haus 10
63329 Egelsbach

www.aopa.de