

## Sicherheitsmindesthöhen und absolute Mindesthöhen

Die Vorschriften über die Sicherheitsmindesthöhen sowie die absoluten Mindesthöhen in § 6 LuftVO dienen zweierlei:

Zum einen der Vermeidung einer unnötigen Lärmbelastung, zum anderen für den Fall einer Notlandung einer unnötigen Gefährdung von Personen und Sachen.

Ein Verstoß gegen die Bestimmungen des § 6 LuftVO ist selbstverständlich eine Ordnungswidrigkeit und kann mit einem Bußgeld geahndet werden. Darüber hinaus stellt sich ein Verstoß gegen die erforderliche Einhaltung der Sicherheitsmindesthöhen sowie der absoluten Mindesthöhen (Tiefflug) gleichzeitig als Verstoß gegen § 1 Abs. 2 LuftVO dar, in dem es heißt: „Der Lärm, der bei dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verursacht wird, darf nicht stärker sein, als es die ordnungsgemäße Führung oder Bedienung unvermeidbar erfordert“.

Doch wie hoch ist nun tatsächlich die erforderliche Sicherheitsmindesthöhe? Der Pilot sollte hier nicht Absatz. 1, sondern gleich Absatz. 3 des § 6 LuftVO lesen. Danach sind „Überlandflüge nach Sichtflugregeln mit motorgetriebenen Luftfahrzeugen... in einer Höhe von mindestens 600 m (2000 ft.) über Grund oder Wasser durchzuführen, soweit nicht aus Sicherheitsgründen nach Abs. 1 Satz 2 eine größere Höhe einzuhalten ist.“ Dies bedeutet, dass die Sicherheitsmindesthöhe mindestens 2000 ft. beträgt. Nachdem sich aus den ICAO-Karten die Höhe des Terrain nur sporadisch ergibt, sollte jeder Pilot eine ausreichende Höhe wählen, um zumindest diese 2000 ft. regelmäßig zu gewährleisten. Bei gutem Wetter kann daher von Piloten erwartet werden, dass sie aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen eine Flughöhe weit über 2000 ft. über Grund auswählen, um insbesondere dem Lärmschutz Genüge zu tun.

Eine Abweichung von dieser Sicherheitsmindesthöhe ist nach § 6 Abs. 3 Satz 2 LuftVO nur zulässig, wenn die Luftraumordnung nach § 10 LuftVO oder die Sichtflugregeln nach § 28 LuftVO dies vorsehen oder eine Flugverkehrskontrollfreigabe erfolgt ist. In diesen Fällen sind zumindest die absoluten Mindesthöhen des § 6 Abs. 1 LuftVO einzuhalten. Hiernach beträgt die Sicherheitsmindesthöhe 150 m (500 ft.) über Grund oder Wasser in nicht bewohntem und gering bewohntem Gebiet. Über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten und Menschenansammlungen ist eine

Höhe von 300 m (1000 ft.) über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 m einzuhalten. Die Rechtsprechung nimmt ein „dichtbesiedeltes Gebiet“ schon dann an, wenn eine Ortschaft 200 Häuser umfasst oder überschreitet. In einer „Menschenansammlung“ sieht die Rechtsprechung „das Zusammensein einer Vielzahl von Menschen, d.h. einer so großen Personenmehrheit, dass ihre Zahl nicht sofort überschaubar ist und es auf das Hinzukommen oder Weggehen eines einzelnen nicht mehr ankommt“.

Die wichtigste Ausnahme der zulässigen Unterschreitung der absoluten Mindesthöhen sind Starts und Landungen. Im Regelfall fliegt der Pilot zum Zwecke der Landung in den im AIP III eingezeichneten Gegenanflug in der dort angegebenen Höhe ein. Die Anflughöhe des Gegenanfluges liegt im Regelfall zwischen 800 ft. und 1000 ft. über Grund, also bereits unterhalb der Sicherheitsmindesthöhe nach § 6 Abs. 3 LuftVO. Es versteht sich von selbst, dass ein Pilot rechtzeitig vor dem Einflug in die Platzrunde und damit in den Gegenanflug „zum Zwecke der Landung“ die vorher gewählte Flughöhe unter Beachtung der Sicherheitsmindesthöhe unterschreiten darf und muss.

Nichts anderes gilt für einen Direktanflug (und selbstverständlich für alle Abflüge). Die Anflugblätter mancher Verkehrslandeplätze sehen nur direkte An- und Abflüge vor. In vielen Fällen kann ein Direktanflug mit Zustimmung des Flugleiters erfolgen. Es ist weder gesetzlich noch in einer Verordnung geregelt, in welchem Abstand zum Platz ein solcher Anflug beginnt. Das Bayerische Oberste Landesgericht hat in einer Entscheidung vom 03.04.2000 darauf abgehoben, dass es entscheidend von der Flug- und Sinkgeschwindigkeit im Einzelfall abhängt, wann ein Landeanflug beginnt; dies sei von einem Luftfahrtsachverständigen zu ermitteln. Damit wurde ein Bußgeldurteil des örtlichen Amtsgerichts aufgehoben. Hieraus kann der Schluss gezogen werden, dass ein Pilot, der seine Reiseflughöhe verlassen hat und sich im kontinuierlichen Sinkflug auf die Platzrunde bzw. unmittelbar auf die Landebahn befindet, im Landeanflug ist und zulässigerweise sowohl die Sicherheitsmindesthöhe als auch die absoluten Mindesthöhen zum Zwecke dieser Landung unterschreiten darf. Wie hoch die jeweilige Sinkgeschwindigkeit ist, entscheidet der Pilot. Es kann ihm nicht zugemutet werden, mit einer Sinkgeschwindigkeit von z. B. 2000 ft./min den Landanflug einzuleiten, wenn er z. B. wegen seiner Passagiere eine Sinkrate von lediglich z. B. 200 ft./min bevorzugt.

Für IFR-Flüge sieht § 36 LuftVO als Sicherheitsmindesthöhe abweichend von § 6 Abs. 1 LuftVO mindestens 300 m (1000 ft.) über dem höchsten Hindernis vor, von dem das Luftfahrzeug weniger als 8 km entfernt ist. Auch hier darf die Sicherheitsmindesthöhe, also die absolute Mindesthöhe, im Falle von Start und Landung wie dargelegt unterschritten werden.

Auch für Kunstflug sieht die LuftVO in § 8 eine von § 6 abweichende Regelung insofern vor, als höhere Sicherheitsmindesthöhen vorgeschrieben sind. So wird in Absatz 2 die Sicherheitsmindesthöhe auf 450 m (1500 ft.) festgeschrieben. Über Städten, anderen dichtbesiedelten Gebieten (200 Häuser oder mehr), Menschenansammlungen und Flughäfen ist Kunstflug verboten, wobei die Landesluftfahrtbehörde im Einzelfall Ausnahmen zulassen kann, z.B. anlässlich der Genehmigungen von Flugtagen. Zusätzlich bedarf Kunstflug in der Nähe von Flugplätzen der Zustimmung der jeweiligen Luftaufsichtsstelle, § 8 Absatz 3 LuftVO. Dass Kunstflug mit Passagieren nur durchgeführt werden darf, wenn diese zustimmen, versteht sich von selbst, ist aber in Absatz 1 nochmals ausdrücklich geregelt. Als wichtige Ausnahme von der generellen Zulässigkeit des Kunstfluges regelt § 8 Absatz 1 Satz 2: „Kunstflüge mit Luftsportgeräten sind verboten“ – mit UL's ist also jeglicher Kunstflug untersagt. Leider haben sich in der Vergangenheit einige Piloten hieran nicht gehalten – mit tödlichem Ausgang für sie und den jeweiligen Passagier.

Doch zurück zur Regelung für den „normalen“ VFR-Flieger. Keine Regel ohne Ausnahme: Abs. 4 des § 6 LuftVO bestimmt, dass die örtlich zuständige Landesluftfahrtbehörde für Flüge zu besonderen Zwecken Ausnahmen zulassen kann. Dies betrifft insbesondere Fotoflüge von Sportveranstaltungen wie Radrennen, Motorradrennen, Formel-1-Rennen etc.

Und noch ein weiterer Hinweis: Die Regelung des § 6 LuftVO – Sicherheitsmindesthöhen nach Sichtflugregeln - gilt für sämtliche motorgetriebenen Luftfahrzeuge im Sinne des § 1 Abs. 2 LuftVG, also für Flugzeuge, Drehflügler, Luftschiffe, Motorsegler und auch Luftsportgeräte.