

Wie ist die Rechtslage? Habe ich wirklich Privilegien, wenn ich mich in der Platzrunde befinde?

Dr. Roland Winkler antwortete

Der Vergleich mit dem Kreisverkehr ist nur auf den ersten Blick gut. Die Vorfahrtsberechtigung des Verkehrs auf der Kreisfahrbahn ergibt sich nämlich daraus, dass an den Einmündungen neben dem Zeichen für "Kreisverkehr" auch das Zeichen für "Vorfahrt gewähren" steht. Bei der Platzrunde hingegen ist es keineswegs so, dass Luftfahrzeuge ein irgendwie geartetes Vorflugrecht haben. Wer Platzrunden fliegt und sich der Einmündungsstelle nähert, muss sehr wohl Ausschau halten, ob nicht voraus ein anderes Luftfahrzeug in die Platzrunde einfliegt. Dabei gelten einige Regeln, die in der LuftVO festgehalten sind.

Um auch anderen Luftfahrern einen sicheren Flug zu ermöglichen, hat man sich in der Nähe eines Flugplatzes und beim Anflug auf eine Platzrunde generell zu entscheiden: Wollen Sie auf dem Platz landen, dann fädeln Sie sich in den Verkehrsfluss ein. Wollen Sie dort nicht landen, dann halten Sie sich erkennbar aus dem Verkehrsfluss heraus. In diesem Zusammenhang ist auch § 6 Abs. 3 LuftVO zu beachten: Für Überlandflüge – und das sind all jene, die über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen und nicht den Zweck haben, in die Platzrunde einzufliegen – ist eine Mindesthöhe von 2000 Fuß über Grund einzuhalten, wenn nicht Wetter, Luftraumstruktur, ATC-Freigaben oder andere Gründe dies unmöglich machen. Die übliche Platzrundenhöhe ist 1000 Fuß über Grund – wobei es auch Ausnahmen gibt, was bei der Flugvorbereitung geklärt werden sollte. Wenn Sie also die Mindesthöhe für Überlandflüge einhalten, kann es gar nicht zu unangenehmen Begegnungen mit Flugzeugen in der Platzrunde kommen.

Der Einflug in die Platzrunde ist natürlich einer der in der Verordnung vorgesehenen Gründe, unter 2000 Fuß zu sinken – der Sinkflug auf Platzrundenhöhe sollte vor dem Einflug erfolgen. Beim Eingliedern in den Verkehr gelten die normalen Ausweichregeln aus § 13 LuftVO. In der Luft gilt grundsätzlich rechts vor links: Das Luftfahrzeug, das von links kommt, muss ausweichen. Wer sich vom Querabflug dem Einflugpunkt im Gegenanflug nähert, hat einem dort in die Platzrunde einfliegenden Luftfahrzeug auszuweichen. Eine Ansage über Funk ist hierbei dringend zu empfehlen; überholende Flugzeuge müssen rechts vorbei ziehen.

Ohnehin sollten Piloten in Platznähe ihre Position regelmäßig melden, etwa bei jeder Richtungsänderung in der Platzrunde. Diese Mitteilungen gelten vor allem dem übrigen Verkehr, **nicht dem Flugleiter**. Von ihm können Sie an einem unkontrollierten Platz nur in sehr engen Grenzen Hilfe bei der Verkehrslenkung erwarten: Weder kann noch darf ein Flugleiter den Verkehr staffeln. Allgemeine Verkehrshinweise kann er geben – **er muss es aber nicht**. Zwar wird ihn die Gefahrenabwehr zum Eingreifen veranlassen, doch die Verantwortung für Kollisionsvermeidung und Ausweichen liegt allein beim Piloten. Das gilt auch auf Plätzen mit Kontrollzone: Viele Piloten erwarten mehr vom Towerlotsen, als dieser leisten muss. Er wird zwar in aller Regel den Sichtflug-Verkehr lenken – doch hüten Sie sich vor der Annahme, dass Sie durch Funksprüche Ihre Verantwortung an die Luftaufsicht abgeben können.

Ein Platzrunden-Privileg gibt es aber doch: Luftfahrzeugen im Endteil des Landeanflugs (vor der Schwelle) und landenden Luftfahrzeugen (über oder hinter der Schwelle sowie über oder auf der Landebahn) ist stets auszuweichen. Grundsätzlich hat das tiefer fliegende Luftfahrzeug immer Vorflugrecht. Es darf allerdings, auch wenn es schneller fliegen kann, ein anderes Flugzeug, das sich im Endteil befindet, nicht unterschneiden oder überholen. Höchste Priorität haben Segelflugzeuge: Diese haben immer Vorflugrecht. Dabei müssen Sie beachten, dass Sie, sofern Sie nach diesen Regeln nicht ausweichen müssen, Kurs und Geschwindigkeit beibehalten sollten.

(aus *fliegermagazin* 05/09)

NFL II 37/00

3.2 Ein- und Ausflüge in die bzw. aus der Platzrunde

Ein- und Ausflüge in die bzw. aus der Platzrunde sind gemäß [§22 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 LuftVO](#) durchzuführen.

Der Einflug erfolgt in der Regel in den Gegenanflug, der Ausflug aus dem Querabflug.

Ein- und Ausflugverfahren sollen nur festgelegt werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich ist.

Geradeausanflüge (Anflug auf verlängerter Landebahn-Mittellinie) sowie Direktanflüge (Anflug aus variabler Position direkt zum Endanflug) und Direktabflüge sind aus Gründen der **Wirtschaftlichkeit und**

Lärmvermeidung möglich, wenn es der Platzrundenverkehr erlaubt.

LuftVO § 22

Flugbetrieb auf einem Flugplatz und in dessen Umgebung

(1) Wer ein Luftfahrzeug auf einem Flugplatz oder in dessen Umgebung führt, ist verpflichtet,

1. die in den Nachrichten für Luftfahrer bekanntgemachten Anordnungen der Luftfahrtbehörden für den Verkehr von Luftfahrzeugen auf dem Flugplatz oder in dessen Umgebung, insbesondere die nach § 21a getroffenen besonderen Regelungen für die Durchführung des Flugplatzverkehrs zu beachten;

2. die Verfügungen der Luftaufsicht und die Anweisungen des Flugplatzunternehmers zu beachten;

3. den Flugplatzverkehr zu beobachten, um Zusammenstöße zu vermeiden;

4. sich in den Verkehrsfluß einzufügen oder sich erkennbar aus ihm herauszuhalten;

LuftVO § 13 Ausweichregeln

(1)

Luftfahrzeuge, die sich im Gegenflug einander nähern, haben, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, nach rechts auszuweichen.

(2)

Kreuzen sich die Flugrichtungen zweier Luftfahrzeuge in nahezu gleicher Höhe, so hat das Luftfahrzeug, das von links kommt, auszuweichen. Jedoch haben stets auszuweichen

1. motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, den Luftschiffen, Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;

2. Luftschiffe den Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln und Ballonen;

3. Segelflugzeuge, Hängegleiter und Gleitsegel den Ballonen;

4. motorgetriebene Luftfahrzeuge den Luftfahrzeugen, die andere Luftfahrzeuge oder Gegenstände erkennbar schleppen.

Motorsegler, deren Motor nicht in Betrieb ist, gelten bei Anwendung der Ausweichregeln als Segelflugzeuge.

(3)

Überholt ein Luftfahrzeug ein anderes, so hat das überholende Luftfahrzeug, auch wenn es steigt oder sinkt, den Flugweg des anderen zu meiden und seinen Kurs nach rechts zu ändern. Ein Luftfahrzeug überholt ein anderes, wenn es sich dem anderen von rückwärts in einer Flugrichtung nähert, die einen Winkel von weniger als 70 Grad zu der Flugrichtung des anderen bildet. Bei Nacht ist dieses Verhältnis der Flugrichtungen zueinander anzunehmen, wenn die vorgeschriebenen roten und grünen Positionslichter (Anlage 1 § 2 Abs. 1 Buchstabe a und b) des Luftfahrzeugs nicht gesehen werden können.

(4)

Luftfahrzeugen im Endteil des Landeanflugs und landenden Luftfahrzeugen ist auszuweichen.

(5)

Von mehreren einen Flugplatz gleichzeitig zur Landung anfliegenden Luftfahrzeugen, die schwerer als Luft sind, hat das höher fliegende dem tiefer fliegenden Luftfahrzeug auszuweichen. Jedoch haben motorgetriebene Luftfahrzeuge, die schwerer als Luft sind, anderen Luftfahrzeugen in jedem Falle auszuweichen. Ein tiefer fliegendes Luftfahrzeug darf ein anderes Luftfahrzeug, das sich im Endteil des Landeanflugs befindet, nicht unterschneiden oder überholen.

(6)

Ein Luftfahrzeug darf erst dann starten, wenn die Gefahr eines Zusammenstoßes nicht erkennbar ist.

(7)

Ein Luftfahrzeug hat einem anderen Luftfahrzeug, das erkennbar in seiner Manövrierfähigkeit behindert ist, auszuweichen.

(8)

Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 1 bis 5 und 7 nicht auszuweichen oder seinen Kurs zu ändern hat, muß seinen Kurs und seine Geschwindigkeit beibehalten, bis eine Zusammenstoßgefahr ausgeschlossen ist.

(9)

Die Vorschriften über die Ausweichregeln entbinden die beteiligten Luftfahrzeugführer nicht von ihrer Verpflichtung, so zu handeln, daß ein Zusammenstoß vermieden wird. Dies gilt auch für Ausweichmanöver, die auf Empfehlungen beruhen, welche von einem bordseitigen Kollisionswarngerät gegeben werden. Ein Luftfahrzeug, das nach den Absätzen 2 bis 5 und 7 einem anderen Luftfahrzeug ausweichen oder dessen Flugweg meiden und seinen Kurs ändern muß, darf das andere Luftfahrzeug nur in einem Abstand überfliegen, unterfliegen oder vor diesem vorbeifliegen, der eine Gefährdung oder Behinderung dieses Luftfahrzeugs ausschließt.