



DFS Deutsche Flugsicherung

VFR Pilot Info 02/2017

Luftnotlagen von VFR Flügen Kosten

Diese VFR Pilot Info ist als Ergänzung zur DFS VFR Pilot Info 01/2016 zu sehen, in der auf Unfälle von VFR Flügen aufgrund von Einflug in Instrumentenwetterbedingungen hingewiesen wurde.

In dieser Ausgabe möchten wir vor allem für Klarheit insbesondere der Kosten (Anflug-, Landegebühen) sorgen und einige Gerüchte, die sich in Fliegerkreisen offensichtlich hartnäckig halten, aus der Welt schaffen.

Diese VFR Pilot Info soll klarstellen, dass es keine Kostenfrage ist, wenn man bei einer Luftnotlage, sei es aufgrund von Wetter oder Technik, um Hilfe nachfragt und z.B. zu einem Verkehrs- oder Militärflughafen geführt wird.

1. Der Fluginformationsdienst FIS

Der Fluginformationsdienst FIS ist in der Bundesrepublik Deutschland kostenfrei. Dabei spielt es keine Rolle, ob Sie nur eine Nachfrage haben oder ob Sie Hilfe bei einer Luftnotlage benötigen.

2. An-, Abfluggebühren

Wenn Sie einen Internationalen Verkehrsflughafen anfliegen, müssen aufgrund gesetzlicher Vorgaben Anfluggebühren entrichtet werden. Wie hoch diese Gebühren sind, können Sie auf unserer Homepage www.dfs.de unter Service / Gebühren nachschauen. Aber um es vorweg zu nehmen: Z.B. beträgt z.Z. die Gebühr für eine C172 ca. € 13,-, egal an welchem Flughafen.

Anfluggebühren für andere Flughäfen werden nicht erhoben, diese sind mit den jeweiligen Landegebühen abgegolten.

Anfluggebühren zu einem Militärflughafen, auch wenn es sich um einen sog. GCA (Ground Controlled Approach) Anflug handelt (siehe VFR Pilot Info 01/2016), werden nicht erhoben, d.h. es entstehen hierbei keine Kosten.

3. Landegebühen

Landegebühen erhebt ein Flughafen für die Nutzung seiner Infrastruktur.

Verkehrsflughäfen

Bei den Verkehrsflughäfen sind die Landegebühen in der AIP Deutschland veröffentlicht und es bestehen hier große Unterschiede. Innerhalb des Flughafenverbands ADV wird dies folgendermaßen geregelt (Zitat aus einer Anfrage an den ADV):

„...an den meisten Flughäfen ist in der Entgeltordnung explizit geregelt, dass für Notlandungen wegen technischer Störungen am Luftfahrzeug (unabhängig von der Art des Luftfahrzeuges) keine Entgelte zu entrichten sind. Dies beinhaltet aus unserer Sicht jedoch nicht wetterbedingte Notlagen bei VFR Flügen. Hierfür fallen demnach die regulären Entgelte an. Diese liegen i.d.R. jedoch im unteren 3-stelligen EURO Bereich und nicht – wie angenommen – im 4-stelligen Bereich.“

Militärflughäfen

Bei der Landung auf einem militärischen Flughafen muss die Bundeswehr aufgrund gesetzlicher Vorgaben Landegebühen erheben, hier spielt es keine Rolle, warum der Flug gelandet ist. Die Gebühen berechnen sich nach Gewicht des Luftfahrzeuges und betragen zwischen € 5,- bis 1000 kg und € 12,- über 1400 kg bis 2000 kg. Darüber hinaus erhöht sich die Landegebüher um € 9,- je angefangene 1000 kg (Stand März 2016).

4. Gerüchte

- „Wenn man sich von FIS aus schlechtem Wetter helfen lässt, wird man von zuständigen Regierungspräsidium (RP) gegroundet bzw. bestraft“.

Dieses Gerücht entbehrt jeder Grundlage. Der Fluginformationsdienst ist dafür da, die VFR Piloten zu unterstützen und mit Informationen zu versorgen (gesetzlicher Auftrag). Es besteht seitens FIS weder eine Verpflichtung noch eine Veranlassung Luftnotlagen an Behörden zu melden.

Ausgenommen hiervon sind selbstverständlich alle Meldungen, die den Notfall betreffen, wie z.B. Alarmierung von SAR (Search and Rescue) oder andere Rettungseinheiten.

- „Bei Anflügen und Landungen auf Verkehrs- oder Militärflughäfen entstehen auch bei Luftnotlagen astronomische Kosten“.

Dies wurde in dieser VFR Pilot Info deutlich widerlegt. Zugegeben, die Kosten an manchem Internationalen Verkehrsflughafen können durchaus hoch sein, dies sollte jedoch kein Grund sein, diese Möglichkeit bei einer Luftnotlage außer Acht zu lassen.

- „Angst vor Funkfehlern. Alle Welt hört mit, wenn ich mit FIS spreche und machen sich über meine Funksprüche lustig“.

Dies sollte bei einer Luftnotlage Ihr kleinstes Problem sein! Nennen Sie ihr Problem, sagen Sie es in Klartext. Wichtig ist, dass der FIS Spezialist weiß, um was es geht, damit er Ihnen richtig helfen kann.

Tipp:

Nutzen Sie beispielsweise Überlandflüge um die FIS Frequenz zu verfolgen. Bauen Sie Hemmschwellen ab, indem Sie den Fluginformationsdienst in Anspruch nehmen.

- „Wenn ich nun als Flug mit Vorrangbehandlung* zu einem Verkehrsflughafen geführt werde und dadurch den Verkehrsablauf beeinträchtige, indem beispielsweise andere (Verkehrs-)maschinen durchstarten oder länger als notwendig an der Startbahn warten müssen wird man von mir dann Schadenersatz fordern?“

Nein! Damit eine Airline Schadenersatz von Ihnen fordern könnte, müssten ein rechtswidriger Eingriff in ein Recht der Fluggesellschaft und ein Verschulden vorliegen. Selbst im Fall einer verschuldeten Luftnotlage wird kein Recht einer Fluggesellschaft verletzt. Daher kommt eine Haftung nicht in Betracht.

* VFR Flüge, die beispielsweise aufgrund von Wetter oder technischen Problemen in Schwierigkeiten sind oder es der Lotse oder der FIS Spezialist als notwendig erachtet, werden seitens der Flugsicherung **immer** mit Vorrang behandelt, gleichgültig ob der Pilot explizit Luftnotlage („mayday mayday mayday“) erklärt oder nicht. Dies hat keinen Einfluss auf Gebühren oder Meldungen an Behörden.