

Bekanntmachung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH über die Anwendung der herabgesetzten Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen, welche dieselbe Piste benutzen

Auf Grund des § 31 Abs. 3 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), zuletzt geändert durch Artikel 31 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 411), gibt die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) hiermit die Verfahren zur Anwendung herabgesetzter Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen, welche dieselbe Piste benutzen, an den Flugplätzen, an welchen die DFS den Flugplatzkontrolldienst erbringt, bekannt:

1. Allgemeine Voraussetzungen

- 1.1 Die Verfahren der herabgesetzten Pistenstaffelung können grundsätzlich am Tag und in der Nacht angewendet werden.
- 1.2 Für die Anwendung der herabgesetzte Pistenstaffelung werden Luftfahrzeuge wie folgt eingestuft:
 - a) Luftfahrzeuge der Kategorie 1:
einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von 2000 kg oder weniger;
 - b) Luftfahrzeuge der Kategorie 2:
 - 1) einmotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von mehr als 2000 kg aber weniger als 7000 kg und
 - 2) zweimotorige Propellerluftfahrzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse (MTOM) von weniger als 7000 kg;
 - c) Luftfahrzeuge der Kategorie 3:
alle anderen Luftfahrzeuge.
- 1.3 Herabgesetzte Pistenstaffelung wird nicht zwischen einem startenden und einem vorher gelandeten Luftfahrzeug angewendet.
- 1.4 Herabgesetzte Pistenstaffelung unterliegt den folgenden Bedingungen:
 - a) Wirbelschleppenstaffelung wird angewendet;
 - b) die Bodensicht beträgt mindestens 5 km und die Hauptwolkenuntergrenze ist nicht unter 1000 ft;
 - c) die Rückenwindkomponente ist nicht größer als 5 kt;
 - d) es gibt Mittel, wie geeignete Landmarken, die es dem Lotsen ermöglichen, die Entfernung zwischen Luftfahrzeugen zu beurteilen. Ein Bodenüberwachungssystem, das den Lotsen mit Standortangaben der Luftfahrzeuge versorgt, kann verwendet werden;

- e) die Staffelung zwischen zwei abfliegenden Luftfahrzeugen bleibt unmittelbar nach dem Start des zweiten Luftfahrzeuges bestehen;
- f) das nachfolgende Luftfahrzeug erhält Verkehrsinformationen;
- g) die Bremswirkung wird nicht durch Pistenablagerungen wie Eis, Schneematsch, Schnee, Wasser, etc. negativ beeinträchtigt; und
- h) wenn ein Pistenzustandsbericht im Global Reporting Format (GRF) vorliegt, wird das Verfahren nur bei den gemeldeten Pistenzustandscodes 5 oder 6 angewendet.

2. Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung

2.1 Die Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung, die an einem Flugplatz angewendet werden dürfen, werden für jede Piste einzeln festgelegt. Die anzuwendende Staffelung unterschreitet nicht folgende Mindestwerte:

a) Landende Luftfahrzeuge:

- 1) Ein nachfolgendes Luftfahrzeug der Kategorie 1 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das entweder:
 - i) gelandet ist und einen mindestens 600 m von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird; oder
 - ii) abgehoben und einen mindestens 600 m von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat.
- 2) Ein nachfolgendes Luftfahrzeug der Kategorie 2 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn das vorausfliegende Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist, das entweder:
 - i) gelandet ist und einen mindestens 1500 m von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird; oder
 - ii) abgehoben und einen mindestens 1500 m von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat.
- 3) Ein nachfolgendes Luftfahrzeug der Kategorien 1 bis 3 darf die Pistenschwelle überfliegen, wenn ein vorausfliegendes Luftfahrzeug der Kategorie 3 das entweder:

- i) gelandet ist und einen mindestens 2400 m von der Pistenschwelle entfernten Punkt passiert hat, sich in Bewegung befindet und die Piste ohne Zurückrollen verlassen wird; oder
- ii) abgehoben und einen mindestens 2400 m von der Pistenschwelle entfernten Punkt überflogen hat.

b) Startende Luftfahrzeuge:

- 1) Einem Luftfahrzeug der Kategorie 1 darf die Startfreigabe erteilt werden, wenn das vorher gestartete Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist,
 - i) das abgehoben und
 - ii) einen mindestens 600 m von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat.
- 2) Einem Luftfahrzeug der Kategorie 2 darf die Startfreigabe erteilt werden, wenn das vorher gestartete Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 1 oder 2 ist,
 - i) das abgehoben und
 - ii) einen mindestens 1500 m von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat.
- 3) Einem Luftfahrzeug der Kategorien 1 bis 3 darf die Startfreigabe erteilt werden, wenn das vorher gestartete Luftfahrzeug ein Luftfahrzeug der Kategorie 3 ist,
 - i) das abgehoben und
 - ii) einen mindestens 2400 m von der Position des nachfolgenden Luftfahrzeugs entfernten Punkt überflogen hat.

3. Örtliche Anwendung herabgesetzter Pistenstaffelung

- 3.1 Das Verfahren kann an den internationalen Verkehrsflughäfen Berlin-Brandenburg, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart angewendet werden.
- 3.2 Herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen der Kategorie 1 oder 2 und nachfolgenden/startenden Luftfahrzeugen der Kategorie 1 kann auf Pisten der folgenden Flughäfen angewendet werden:

Berlin-Brandenburg RWY 06L/24R; RWY 06R/24L
Bremen RWY 09/27 (nur am Tag)
Dresden RWY 04/22
Düsseldorf RWY 05L/23R; RWY 05R/23L
Frankfurt Main RWY 07L/25R; RWY 07C/25C; RWY 07R/25L
Hamburg RWY 05/23; RWY 15/33
Hannover RWY 09L/27R; RWY 09R/27L
Köln/Bonn RWY 13L/31R; RWY 13R/31L; RWY 06/24
Leipzig/Halle RWY 08L/26R; RWY 08R/26L
Münster/Osnabrück RWY 07/25
Nürnberg RWY 10/28
Saarbrücken RWY 08/26
Stuttgart RWY 07/25

- 3.3 Herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen der Kategorie 1 oder 2 und nachfolgenden/startenden Luftfahrzeugen der Kategorie 2 kann auf Pisten der folgenden Flughäfen angewendet werden:

Berlin-Brandenburg RWY 06L/24R; RWY 06R/24L
Bremen RWY 09/27 (nur am Tag)
Dresden RWY 04/22
Düsseldorf RWY 05L/23R; RWY 05R/23L
Frankfurt Main RWY 07L/25R; RWY 07C/25C; RWY 07R/25L
Hamburg RWY 05/23; RWY 15/33
Hannover RWY 09L/27R; RWY 09R/27L
Köln/Bonn RWY 13L/31R; RWY 06/24
Leipzig/Halle RWY 08L/26R; RWY 08R/26L
München RWY 08L/26R; RWY 08R/26L
Münster/Osnabrück RWY 07/25
Nürnberg RWY 10/28
Saarbrücken RWY 08/26
Stuttgart RWY 07/25

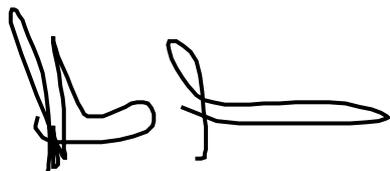
- 3.4 Herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen der Kategorie 3 und nachfolgenden/startenden Luftfahrzeugen der Kategorie 1 bis 3 kann auf Pisten der folgenden Flughäfen angewendet werden:

Berlin-Brandenburg RWY 06L/24R; RWY 06R/24L
Düsseldorf RWY 05R/23L
Dresden RWY 22 (nur startende Luftfahrzeuge)
Frankfurt Main RWY 07L/25R; RWY 07C/25C; RWY 07R/25L; RWY 18
Hamburg RWY 05/23; RWY 15/33
Hannover RWY 09L/27R
Köln/Bonn RWY 13L/31R
Leipzig/Halle RWY 08L/26R; RWY 08R/26L
München RWY 08L/26R; RWY 08R/26L
Stuttgart RWY 07/25

4. Inkrafttreten

Diese Bekanntmachung tritt am 17.04.2025 in Kraft. Gleichzeitig wird die „Bekanntmachung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH über die Anwendung der herabgesetzten Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen, welche dieselbe Piste benutzen“ vom 20.03.2025 (NfL 2025-1-3374) aufgehoben.

Langen, den 13.03.2025
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH



i.V. Markus Biedermann



i.V. Markus Fiekert