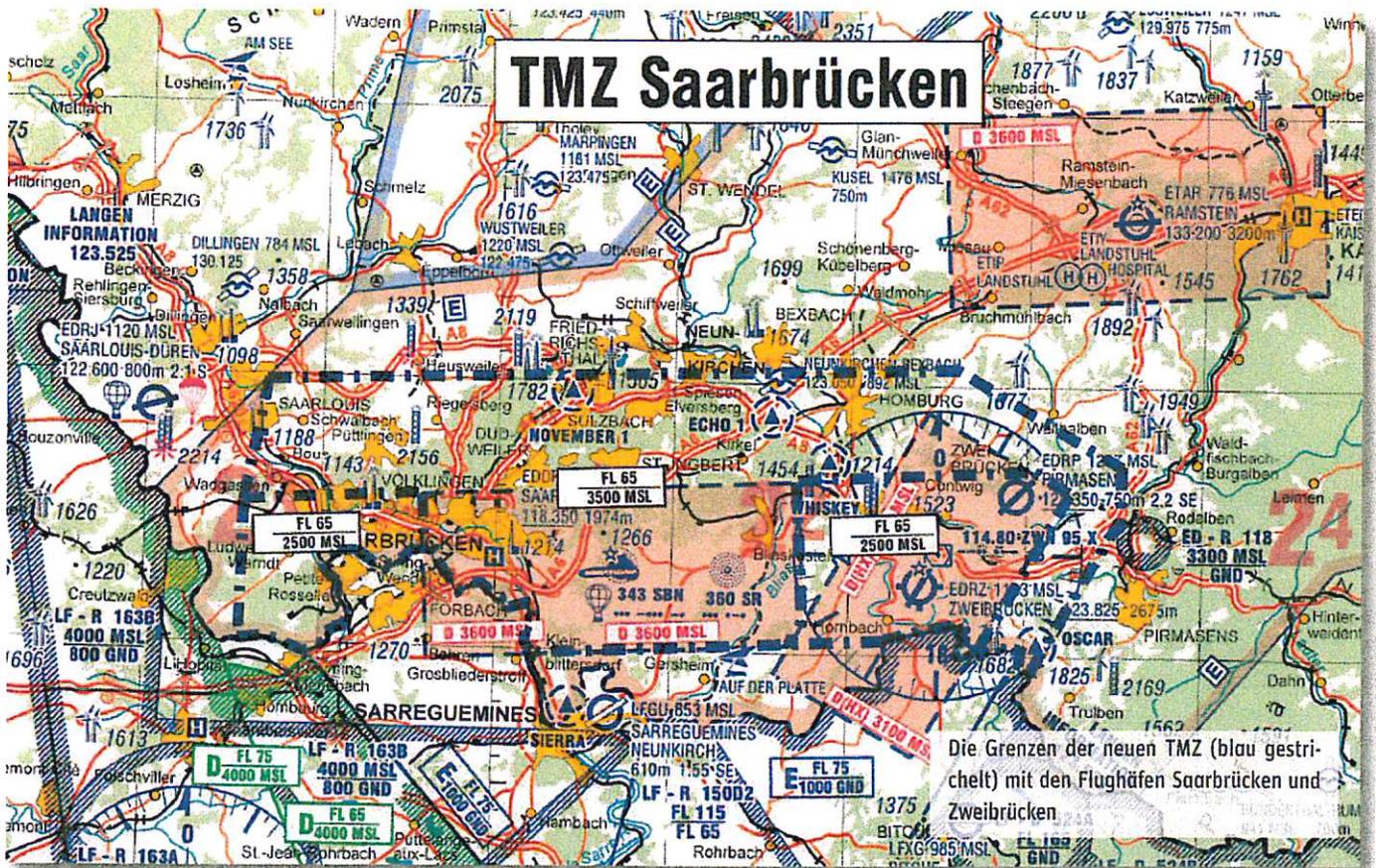


STEIGENDE LUFTVERKEHRZAHLEN

Luftraum 2010

Auf den ersten Blick hat die ICAO – Luftfahrerkarte Ähnlichkeit mit einem Fleckerlteppich. Dies ist durchaus gewollt. Statt pauschaler und flächiger Beschränkungen bieten die vielen Detaillösungen Raum für uns Drachen- und Gleitschirmflieger

TEXT BJÖRN KLAASSEN



Weltweit betrachtet ist Deutschland einer der meist beflogenen Lufträume. Allein der zivile Verkehrsflugbetrieb ist gigantisch und nimmt von Jahr zu Jahr zu. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) wickelt am Tag tausende Flüge ab. Das summiert sich pro Jahr auf über 3 Millionen Flugbewegungen. Darin sind beispielsweise die Drachen- und Gleitschirmflieger gar nicht einkalkuliert, die aufgrund der intensiven Verhandlungen des DHV mit dem Verkehrsministerium seit Jahren die Lufträume G und E gleichberechtigt mitbenutzen. Bei soviel Luftverkehr ist klar: Ohne Spielregeln geht es nicht.

Luftraumplanungen

Für die Luftraumplanung ist die DFS zuständig. Statt pauschaler Beschränkungen geht die DFS den Weg der maximal möglichen Freiheit. Kontrollzonen und Beschränkungsgebiete werden in ihren Ausmaßen in der Regel nur so groß wie nötig gestaltet. Im Vergleich zu anderen Ländern (z.B. Niederlande) geht's uns gut. Der Blick auf die Luftfahrerkarte ist zwar auf den ersten Blick ernüchternd. Aber wer sich etwas mit der Thematik beschäftigt, wird feststellen, dass die Sache für uns vergleichsweise gut gelöst ist. Bei der Einrichtung von Kontrollzonen und einschränkenden Luft-

räumen wie beispielsweise C und D oder Transponderzonen wird der Luftsport (DHV und DAeC) beteiligt. So hat der Drachen- und Gleitschirmsport eine Stimme.

Der DHV ist Mitglied im Ausschuss Unterer Luftraum (AUL) beim DAeC. Zusammen mit den Segelfliegern und übrigen Luftsportlern im DAeC können wir bedingt auf Planungen Einfluss nehmen. Basis für die Verhandlungen ist der sogenannte Kriterienkatalog, nachdem Lufträume aufgrund der Verkehrszahlen eingerichtet werden.

Luftraum Saarbrücken

Für 2010 stand aufgrund der gestiegenen Verkehrszahlen eine größere Änderung im Saarland an. Der erste Entwurf der DFS sah einschneidende Beschränkungen vor und hätte die ohnehin schon sehr komplizierte Struktur zwischen Ramstein und Saarbrücken noch schwieriger gemacht. Geplant war eine sehr große transponderverpflichtende Zone (TMZ) für den Flughafen Saarbrücken. Die ursprüngliche TMZ hätte das Aus für das Fluggelände „Auf der Platte“ und massive Einschränkungen für das Hanggelände „Bergehalde Ensdorf“ nach sich gezogen, da ein Einflug für Gleitschirme und Drachen ohne Transponder nicht möglich ist. Weder gibt es derzeit geeignete Transponder, noch macht es Sinn, Tuchflieger mit Transpondern auszustatten. Mit überzeugenden Argumenten erzielten DHV und DAeC eine deutliche Verkleinerung der gesamten TMZ (siehe Kartenausschnitt Saarbrücken 2010).

Darstellung der neuen ICAO Karte 2010

Die DFS ist Herausgeber der ICAO-Luftfahrerkarte, die jährlich im März erscheint. Generell ist es Ziel, die ICAO Karten international zu harmonisieren, um ein gleiches oder zumindest ähnliches Erscheinungsbild in den einzelnen Ländern zu erreichen. Daher wird sich für 2010 das Bild etwas ändern. Die Lufträume C sind in Zukunft blau dargestellt. Auch die Höhen werden angeglichen (siehe beiliegenden Kartenausschnitt).

Aussichten

Schon jetzt ist klar, dass für 2011 einige Änderungen zu erwarten sind. Dies betrifft die Bereiche Niederrhein, Memmingen, Berlin und Frankfurt. Aufzuföhren ist dies auf gestiegene Verkehrszahlen und im Fall Berlin auf die Schließung von Tegel mit einer Verlegung auf den neuen Flughafen Berlin Schönefeld International. Der DHV wird die betroffenen Geländehalter rechtzeitig informieren, um gemeinsam möglichst optimale Lösungen zu erarbeiten.

Regeln einhalten

Der Freiheit wegen fliegen wir. Um diese Freiheit zu erhalten, müssen wir die Regeln unbedingt einhalten. Nur als zuverlässige Partner lassen sich langfristig günstige Bedingungen für den Luftsport aushandeln. Daher bitte Grenzen und Sichtflugminimas respektieren. Für Rückfragen steht euch das Referat Flugbetrieb (gelaende@dhv.de) gerne zur Verfügung.

Bisherige Darstellung Present depiction

LUFTRAUMSTRUKTUR AIRSPACE STRUCTURE

Luftraum Airspace C, D	C FL 100 FL 60	
	C FL 100 4500 MSL	
	D FL 100 5500 MSL	
Kontrollzone Control zone D	D(HX) 1700 MSL	
Luftraum Airspace E	E	1700ft/518m GND
	E	1000ft/305m GND
Luftraum Airspace F	F(HX) 2500 GND	
Luftraum Airspace G	keine Darstellung no depiction	

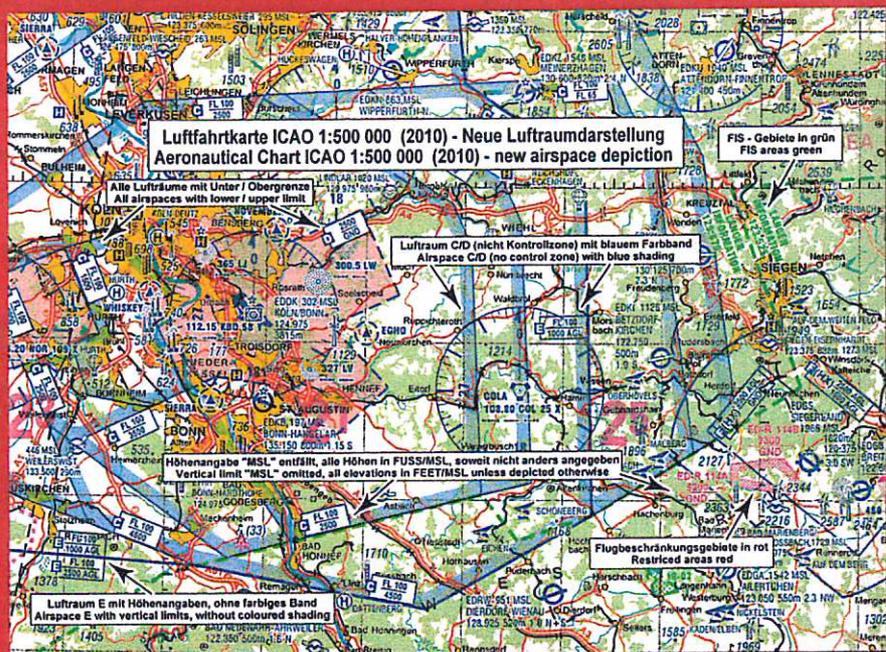
Zukünftige Darstellung Future depiction

Luftraum Airspace C, D	C FL 100 FL 60	
	C FL 100 4500	
	D FL 100 5500	
Kontrollzone Control zone D(HX)	D(HX) 1700 GND	
Luftraum Airspace E	E FL 100 1700 AGL	
	E FL 100 1000 AGL	
Luftraum Airspace F	F(HX) 2500 AGL GND	
Luftraum Airspace G	keine Darstellung no depiction	

LUFTRAUMBESCHRÄNKUNGEN / VERSCHIEDENES AIRSPACE RESTRICTIONS / MISCELLANEOUS

Gebiet mit Flugbeschränkung Restricted area	ED - R 44 5200 MSL GND	
Gefahrengebiet Danger area	ED - D 46 FL 245 5500 MSL	
Fluginformationsdienst (FIS) Flight information service (FIS)	MÜNCHEN INFORMATION 120.650	

Gebiet mit Flugbeschränkung Restricted area	ED - R 44 5200 GND	
Gefahrengebiet Danger area	ED - D 46 FL 245 5500	
Fluginformationsdienst (FIS) Flight information service (FIS)	MÜNCHEN INFORMATION 120.650	



Die neue Darstellung der Lufträume auf der ICAO Karte 2010 (gültig ab 11. März 2010)