

# LUFTRAUMSTRUKTUR 2007 - FREIHEITEN ERHALTEN!

Ein Bericht von Björn Klaassen

## Hahn:

- Wegfall TMZ
- Einrichtung von Luftraum D (nicht CTR)
- CTR: Absenkung der Obergrenze



## Stuttgart:

- Neuimplementierung von Luftraum C und Luftraum D (nicht CTR)
- Anpassung Luftraum E 1000 GND



Mit freundlicher Genehmigung durch die Deutsche Flugsicherung (DFS)

Wir Drachen- und Gleitschirmflieger vergleichen uns gerne mit den Vögeln am Himmel. Im Gegensatz zum Fledermaus sind uns leider Grenzen gesetzt. Über Deutschland befindet sich inzwischen einer der weltweit vielbesetzten Lufträume. Allein die Zahl der Verkehrsflieger und der Passagieraufkommen steigen jährlich rasant weiter. Mal eben für 19,99 Euro nach Sizilien oder Alicante jetten, hat seinen Preis in Form von ständig enger werdenden Lufträumen. Dazu kommen militärische Jets, Segelflieger, Gleitschirmflieger, Ultraleichtpiloten oder Ballonfahrer. Dennoch haben wir im Vergleich zu anderen Ländern eine Menge Freiheiten: Wir können die Lufträume G + E gleichberechtigt nutzen.

## DEUTSCHLAND - EIN FLECKERLETTIPICH

Ein Blick auf die ICAO - Luftfahrerkarte spricht Bände. Deutschland ist ein großer „Fleckerletpich“ mit Kontrollzonen und Flugbeschränkungen. Dies vor allem, um Altkamer sicher aus dem Oberen Luftraum zu den Flugplätzen zu leiten. An- und abfliegende Flugzeuge werden durch die Fluglotsen geleitet und kontrolliert, damit es nicht zum Crash kommt. Diesen anspruchsvollen Job macht die Deutsche Flugsicherung (DFS). Rund um Großflughäfen wie Hamburg, Frankfurt oder München sind um die Kontrollzonen noch weitere Lufträume eingerichtet (z.B. Luftraum C und D-nicht CTR), die nur nach Freigabe durch die Lotsen befliegen werden dürfen. Gleitschirme und Hängegleiter

erhalten normalerweise hierfür keine Freigaben. Relativ problemlos und ohne spezielle Freigaben ist für uns der Luftraum G (unkontrolliert) und der Luftraum E (kontrolliert) nutzbar. Diese fliegerische Freiheit ist kostbar und längst nicht in allen EU-Ländern üblich. Der Luftraum E reicht innerhinaus bis Flughöhe 100, also rund 10.000 ft oder ca. 3050 m MSL. In E mischt sich der kontrollierte und der unkontrollierte Luftverkehr.

## AUGEN AUF!

Und genau dort wo sich kontrollierter Luftverkehr mit unkontrolliertem mischt, müssen alle Piloten besonders aufpassen. Es gibt einige kleinere Flughäfen in Deutschland, die lediglich eine eng umgrenzte Kontrollzone besitzen. An- und abfliegende Flugzeuge fliegen hier zwangsläufig

## Kommentar des DHV-Vorsitzenden Charlie Jöst

Es ist schon ein verwirrender Anblick, diese vielen Kästchen, Linien und Farben auf einer ICAO -Luftfahrkarte. Kein Wunder, wenn angehende Flugschüler schaudernd ihren Blick abwenden und sich fragen, wo sie denn sei, die fliegerische Freiheit, die hochgepriesene. Wäre es nicht viel einfacher, die Kästchen zu einem großen Kasten zu verbinden und nur noch, sagen wir mal, zwei Farben zu verwenden?

Wäre es tatsächlich. Ginge es nach dem Willen der europäischen Experten gäbe es sowieso nur noch „known“ und „unknown“, „bekannte“ und „unbekannte“ Flugobjekte. Wir wären dann „known“ und dürfen vielleicht 150 Meter hoch fliegen, wie in Holland. Auch wenn viele von uns es nicht glauben wollen: Die Deutsche Flugsicherung (DFS) sorgt mit ihren vielen Kästchen und Farben dafür, dass wir zusammen mit Segelfliegern und Ultraleichtern, den deutschen Luftraum fast ungehindert bis in 3.000 Meter Höhe, in den Alpen sogar bis 3.900 Meter Höhe, befliegen dürfen. Björn Klaassen und ich konnten uns bei einem Besuch in der Langerer DFS-Zentrale davon überzeugen, dass dort auch wir Hobby-Piloten ernst genommen werden.

Gunnar Strobel und Frank Lindemayer von der DFS sind verantwortlich für die deutsche Luftraumgestaltung. Bei ihnen landen all die Forderungen, Wünsche und Anregungen zur Gliederung unseres Luftraums. An einem Beispiel zeigt uns Gunnar Strobel, wie er einen kommerziellen Flugplatzbetreiber davon überzeugen konnte, die notwendige Kontrollzone etwas schmaler und kürzer zu gestalten, ohne Sicherheit einzubüßen. Björn und ich erkennen schnell, dass der „Flickenteppich“ nicht unsere Freiheiten einschränkt, sondern erhält, denn die beiden DFS-Mitarbeiter versuchen bei jeder Gelegenheit, die Einschränkungen für die Hobbyflieger so klein wie möglich zu halten.

Warum aber werden unsere Lufträume C und E trotz gutwilliger und aufwändiger Organisation immer kleiner? Es sind zum Einen die immer

auch durch den Luftraum E. Die Flughäfen Memmingen oder der Militärflugplatz Büchel sind hierfür Beispiele. Dürfen große Jets überhaupt so tief fliegen? Klare Antwort: Ja. Aber die Piloten sind auch verpflichtet, aus dem Cockpit den Luftraum zu beobachten. Grundsätzlich gilt: Das motorgetriebene Luftfahrzeug hat dem nicht motorgetriebenen Luftfahrzeug auszuweichen. Dennoch sollte man sich nicht drauf verlassen. Ein Verkehrsflug ist im Landeanflug



Frank Lindemayer (links) und Gunnar Strobel (2. von rechts) koordinieren bei der DFS den deutschen Luftraum. Björn Klaassen und Charlie Jöst hatten bei einem Besuch in der DFS-Zentrale Gelegenheit, den Flugsicherungsprofis unseren Sport vorzustellen und erhielten einen Einblick in die komplexen Aufgaben der Deutschen Flugsicherung.

nach wachsenden Billigfliegern, die verstärkt auch kleinere Verkehrsflughäfen anliegen (wegen der geringeren Landegehöhen) und die Geschäftsreisefliegerei, die für ihre Regional- und Firmendrehplätze verstärkt Kontrollzonen und Nahverkehrsbereiche fordert.

„Nutzen Sie Ihren Einfluss auf die Politik, diese Entwicklungen nicht ausfüllen zu lassen“, raten uns die Experten der DFS, „und machen Sie Ihren Pilotinnen und Piloten klar, dass keine Luftraumverstöße provoziert werden dürfen. Denn nur wer ernst genommen wird, kann auch Forderungen stellen“. Recht haben sie. Es ist wichtig für die Erhaltung unserer fliegerischen Freiheit, die Luftraumstruktur der Bundesrepublik zu kennen und zu respektieren. Der „Flickenteppich“ verliert seine Schrecken, wenn

man ihn versteht, und man erkennt schnell die Freiräume, die er uns immer noch bietet. Und noch einen guten Rat haben die Profis aus Langen für uns: „Nutzen Sie beim Überdandlung die Möglichkeiten des Flugpunkts. Es ist besser, rechtzeitig mit unseren Kollegen von der zuständigen Flugsicherungs- oder Beratungsstelle Kontakt aufzunehmen, als einfach in beschränkte oder gesperrte Lufträume einzudringen.“

Und wie sehen Gunnar Strobel und Frank Lindemayer unseren Sport allgemein? „Man müsste es mal probieren, reizen ist es ja schon lange“, zeigen sich beide sehr interessiert. Spontan laden wir die beiden Flugsicherungs-Experten zum Tandemflug ein. Ist dies vielleicht der Beginn einer großen Leidenschaft?

Gleitschirmflieger die Möglichkeit, unsere speziellen Belange zusammen mit den Segelfliegern bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) einzubringen. Leider standen aufgrund des geselligen Verkehrs aufkommens für 2007 einige Fliegen Erweiterungen an. Verhindern lässt sich dieses nicht. Die Sicherung des zivilen Luftverkehrs hat eindeutig größere Priorität als der Luftsport. Ein Kriterienkatalog regelt die Maßnahmen und Größen der Lufträume in Abhängigkeit

## NEUERUNGEN LUFTRAUM 2007

Der DHV ist ständiges Mitglied im Ausschuss Unterer Luftraum des Deutschen Aeroclubs (AUL). Damit haben auch wir Drachen- und





Konsequenz günstiger Flugengebore: Im Luftraum wird es reichlich eng!

von der Frequenz. Beispielsweise wird der Luftraum D an einem Flugplatz eingerichtet, wenn die Frequenz 30.000 IFR Starts- und Landungen/Jahr überschreitet. Für 2007 sind einige Regionen betroffen, z.B. an der Mosel mit dem Flughafen Hahn. Hiervon direkt oder indirekt tangiert ist eine ganze Reihe von attraktiven Fluggebieten wie z.B. Lössberg, Graach oder Zeltingen-Rachtig. Diese Gebiete liegen jetzt unterhalb oder am Rand von D (nicht CTR). Dennoch ist nicht alles schlecht geworden: Die vormals vorhandene Transponder Zone lag bei 3.500 ft MSL. Der jetzige Luftraum D wurde auf 4.500 ft MSL angehoben. Somit stehen rund 300 m mehr Arbeitshöhe zur Verfügung. Dies ist durchaus ein Vorteil für die Streckenpiloten in Boppard, die bei einem Flug nach Westen 1.000 ft. höher fliegen können. Wer höher hinaus möchte, kann bei entsprechender Aktivierung darüber hinaus gehen. Im Norden und Süden wurde hierfür ein überörtlicher Segelflugssektor eingerichtet. Ständige Hörbereitschaft ist vorgeschrieben. Die Aktivierung der Sektoren wird über Hahn ATIS (Frequenz 136,350 MHz) bekannt gegeben und wird über die Flugleitung Idar-Oberstein beantragt. Ein Entgegenkommen konnte auch an der Mittelmosel erreicht werden. Der örtlicher Sektor kann von Piloten in Traben-Trarbach genutzt werden. Auch hier gilt: Flugfunk und jeweilige Informationen seitens der Piloten vor Ort ist Pflicht. Nur wenn sich alle Luftsportler an die Regelungen halten, können diese Sonderregelungen in den kommenden Jahren beibehalten werden. Erweiterungen wurden auch im Bereich Stuttgart vorgenommen. Der Luftraum D (nicht CTR) wurde vor allem in östlicher und westlicher Richtung ausgedehnt. Er beginnt z.B. jetzt im Raum Schwäb Gmünd/Göppingen in Flugfläche 75. Die Kante der Schwäbischen Alb ist ein Mosaik von

### Infos über die Lufträume

ICAO Karten: [www.dfs-aviationshop.de](http://www.dfs-aviationshop.de),  
Spezielle Luftraum Infos für Hängegleiter und  
Gleitschirme: [www.dhw.de](http://www.dhw.de)  
Weitere Infos: [www.dasc.de](http://www.dasc.de), [www.dfs.de](http://www.dfs.de),  
[www.shv-fsl.ch](http://www.shv-fsl.ch)

diversen Segelflugssektoren. Falls Drachen- und  
Gleitschirmpiloten die einzelnen Segelflugssektoren  
nutzen wollen, muss unbedingt auf die Aktivierung  
und die ständige Hörbereitschaft geachtet werden.  
Eine spezielle Segelflug ATIS auf 119,325 MHz ist  
eingeschaltet. Für Piloten im Nordschwarzwald konnte eine Ecke „abgeknabbert“ werden, damit der Bereich um Pforzheim

ohne Hörschwellen-  
kennung überfliegen werden kann. Innerhalb  
ein kleines Bonbon.  
München wurde  
ebenfalls aufgrund  
gestiegener An- und  
Abflüge erweitert. Dies  
betrifft vor allem die  
Randbereiche, wo Luftraum C jetzt in Flugfläche 85 beginnt. In der  
Praxis tangiert uns dies  
eher selten, da eine  
Basishöhe von 8500 ft  
MSL im Flachland eher  
selten gegeben ist.  
Darüber hinaus gibt es  
weitere Luftraumstruktur-  
änderungen, die auf den neuen ICAO  
Karten ersichtlich sind.  
Neu auf der ICAO-

Karte 2007 ist auch die Markierung von Vogelvor-  
kommen mit besonderer Relevanz für die Luft-  
fahrt (z.B. Vogelschlaggefahr für Flächenflieger  
oder sensible Bereiche wie Wattenmeer oder  
Feuchtgebiete). In früheren Ausgaben wurden  
solche Bereiche mit einer Ente dargestellt. Diese  
sind nun flächig eingetragen und mit einer speziellen  
Signatur erklärt. Mit den Aircraft relevant  
Bird Areas (ARBA) sind keine rechtlichen Vorgaben  
oder Einschränkungen verknüpft. Sie dienen als  
Hinweise für sensible Gebiete.

### EIN BLICK INS SCHWEIZER JURA

Auch Nachbarländer sind durch die Zunahme  
des Luftverkehrs immer mehr betroffen. Viele  
Piloten aus der Schweiz, Frankreich und  
Deutschland nutzen die Gelände rund um den  
Weissenstein und den Chasseral. Durch die Einrichtung  
eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf dem  
Flughafen Basel/Mülhausen für Süd- und  
Südwest ist insbesondere der nördliche Teil des Juras  
beeinträchtigt. Alle Piloten, die in diesem Bereich  
über 1.700 m MSL hinaus wollen, müssen den  
Status der TMA abfragen (z.B. über die Frequenz  
134,675 MHz). Dauernde Hörbereitschaft ist zu  
halten. Die Schweizer appellieren dringend, sich  
an die Gegebenheiten zu halten. Auch hier gilt:  
Verstöße können das ganze System zu Fall bringen.  
Infos gibt es über die örtlichen Clubs und  
auf der Homepage des Schweizer Hängegleiter-  
verbandes (SHV) unter [www.shv-fsl.ch](http://www.shv-fsl.ch).

Redaktion

