

# LUFTRAUMSTRUKTUR 2007 – FREIHEITEN ERHALTEN!

Ein Bericht von Björn Klaassen

## Hahn:

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



Mit freundlicher genehmigung durch die Deutsche Flugsicherung (DFS)

## Stuttgart:

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



Wir Drachen- und Gleitschirmflieger vergleichen uns gerne mit den Vögeln am Himmel. Im Gegensatz zum Federvieh sind uns leider Grenzen gesetzt. Über Deutschland befindet sich inzwischen einer der weltweit vielbeflogenen Lufträume. Allein die Zahl der Verkehrsflieger und das 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 FLECKERLTEPPICH

Ein Blick auf die ICAO - Luftfahrerkarte spricht Bände. Deutschland ist ein großer „Fleckerlteppich“ mit Kontrollzonen und Flugbeschränkungsgebieten. Dies vor allem, um Airliner 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 immerhin bis Flugfläche 100, also runde 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 - Luftfahrerkarte. Kein Wunder, wenn angehende Flugschüler schaudernd ihren Blick abwenden und sich fragen, wo sie denn sei, die fliegerische Freiheit, die hochgepreieste. 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 „unknown“ und dürften 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 Ultraleichten, 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 Langener DFS-Zentrale davon überzeugen, dass dort auch wir Hobby-Piloten ernst genommen werden.

Gunnar Strobel und Frank Lindenmayer 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 G 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 Verkehrspilot ist im Landeanflug



FOTO CHARLIE JÖST

Frank Lindenmayer (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.

noch wachsenden Billigfluglinien, die verstärkt auch kleinere Verkehrsflughäfen anfliegen (wegen der geringeren Landegebühren) und die Geschäftsreisefliegerei, die für ihre Regional- und Firmenflugplätze verstärkt Kontrollzonen und Nahverkehrsbereiche fordert.

„Nutzen Sie Ihren Einfluss auf die Politik, diese Entwicklungen nicht ausufern 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

reichlich mit anderen Dingen beschäftigt und ein Militärpilot hat bei viel Speed nur wenige Sekunden Zeit für Ausweichmanöver. Kurzum: Nur wenn alle die Augen aufmachen, funktioniert das Zusammenspiel.

## NEUERUNGEN LUFTRAUM 2007

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

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 Überlandflug die Möglichkeiten des Flugfunks. Es ist besser, rechtzeitig mit unseren Kollegen von der zuständigen Flugsicherungs- oder Beratungsstelle Kontakt aufzunehmen, als einfach in beschränkte oder gesperrte Lufträume einzufiegen.“

Und wie sehen Gunnar Strobel und Frank Lindenmayer unseren Sport allgemein? „Man müsste es mal probieren, reizen tut es ja schon lange“, zeigen sich beide sehr interessiert. Sontan 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 gestiegenen Verkehrsaufkommens für 2007 einige Flughäfen Erweiterungen an. Verhindern lässt sich dies nicht. Die Sicherung des zivilen Luftverkehrs hat eindeutig größere Priorität als der Luftsport. Ein Kriterienkatalog regelt die Maßnahmen und Größen der Lufträume in Abhängigkeit



Konsequenz günstiger Flugangebote - 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 Fluggeländen wie z.B. Lasserger, Graach oder Zeltingen-Rachtig. Diese Gelände liegen jetzt unterhalb oder am Rand von D (nicht CTR). Dennoch ist nicht alles schlechter 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 Segelflugsektor 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 Information 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/Geislingen 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 Hänggleiter und Gleitschirme: [www.dhv.de](http://www.dhv.de)  
Weitere Infos: [www.daec.de](http://www.daec.de), [www.dfs.de](http://www.dfs.de),  
[www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch)

diversen Segelflugsektoren. Falls Drachen- und Gleitschirmpiloten die einzelnen Segelflugsektoren nutzen wollen, muss unbedingt auf die Aktivierung und die ständige Hörbereitschaft geachtet werden. Eine spezielle Segelflug ATIS auf 119,325 MHz ist eingerichtet. Für Piloten im Nordschwarzwald konnte eine Ecke „abgeknabbert“ werden, damit der Bereich um Pforzheim ohne Höheneinschränkung überflogen werden kann. Immerhin 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 Vogelvorkommen mit besonderer Relevanz für die Luftfahrt (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 (ABA) 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/Müllhausen für Südanflüge, 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 Hänggleiterverbandes (SHV) unter [www.shv-fsvl.ch](http://www.shv-fsvl.ch).

Redaktion

ANZEIGE

**DRACHEN- UND GLEITSCHIRM WINDEN**

www.drachen-gleitschirmwinden.de

Für weitere Informationen:  
 Mainstraße 17  
 D 89631 Pörsching

Telefon: +49 89 411 93 03  
 Telefax: +49 89 411 93 07  
 E-Mail: [auskunft@winden.de](mailto:auskunft@winden.de)