



Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Mitglied im Deutschen Aero Club e.V.

*Dr. Reiner Schröer, Referat Luftraum
Regionalvertr. Südwest im DAeC-AUL*

Luftraum Ramstein: Durch Kooperation zum gefahrlosen Miteinander

„Awareness Campaign“ erfolgreich - drohende Luftraumbeschränkung abgewendet !

Aufgrund zahlreicher Annäherungen von Militärverkehr und Sportfliegern im Luftraum um Ramstein hatten *USAF Flight Safety* Ramstein, Amt für Flugsicherung der Bundeswehr AFsBw und Deutsche Flugsicherung DFS im Mai 2005 die Luftsportler der Umgebung zu einem Flugsicherheitstreffen eingeladen. Es drohte die Einrichtung einer TMZ oder gar Luftraum D (nicht CTR), wenn die Gefahren in diesem Luftraum nicht anders vermieden werden könnten. Die guten Erfahrungen mit einer Aufmerksamkeits-Aktion, neu-deutsch „*Awareness Campaign*“, im Jahr zuvor am Flughafen Niederrhein führten zur Vereinbarung, auch hier zunächst auf diese Weise zu versuchen, weitergehende Maßnahmen zu vermeiden. Die Erfahrungen der Flugsaison 2005 zeigen, es geht !! Durch Kooperation und gegenseitige Rücksichtnahme ist es gelungen, die drohende Luftraumeinschränkung abzuwenden.

Wir erinnern uns: Am Flughafen Niederrhein (EDLV) kam es im Sommer 2004 mit zunehmendem Linienverkehr mit A 320 und B 737 – die „V-Bird“-Fluglinie wollte sich dort mit Low-Cost-Flügen etablieren – in den An- und Abflugbereichen zu vermehrten Fällen riskanter Annäherungen zwischen Luftsport und Airlinern. Dies führte zu einer Aufmerksamkeits-Kampagne mit Hinweisen auf diese besondere Gefahr und der „dringenden Empfehlung für VFR-Piloten“ zur Transponder-Aktivierung oder Meidung dieses Gebietes. Das Ergebnis war eine entscheidende Verbesserung der Flugsicherheitssituation. Die bereits vorbereitete Einrichtung einer TMZ entfiel allerdings glücklicherweise durch den Konkurs der Billigfluglinie.

Auch am Flughafen Hahn kam es im Frühjahr 2004 am Rande der Kontrollzone zu einer gefährlichen Begegnung („*Near Miss*“) zwischen einer B 738 im IFR-Anflug und einem UL. Beide flogen legal mit Transponder in der TMZ (Luftraum E), so dass durch Warnung des Antikollisionssystems (TCAS) der B 738 die Situation entschärft werden konnte. Anhand dieses Falles wurde in der Flugsicherheits-Info 12/04 des „Büro für Flugsicherheit“ des DAeC eindringlich auf das richtige Verhalten in den An- und Abflugbereichen der Flughäfen hingewiesen.

Darum ging es nun auch in Ramstein im Frühjahr 2005, als *Flight Safety* der USAF und DFS den zunehmenden kritischen Annäherungen zwischen militärischen Verkehr und Sportfliegern nicht länger tatenlos zusehen konnten. Bei einem Treffen mit Vertretern der Luftsportvereine der Umgebung und des Landesverbandes wurde gemeinsam geplant und gehandelt (vgl. „*Brennpunkt Luftraum Ramstein*“, Luftsport 5/2005, S. 8.)

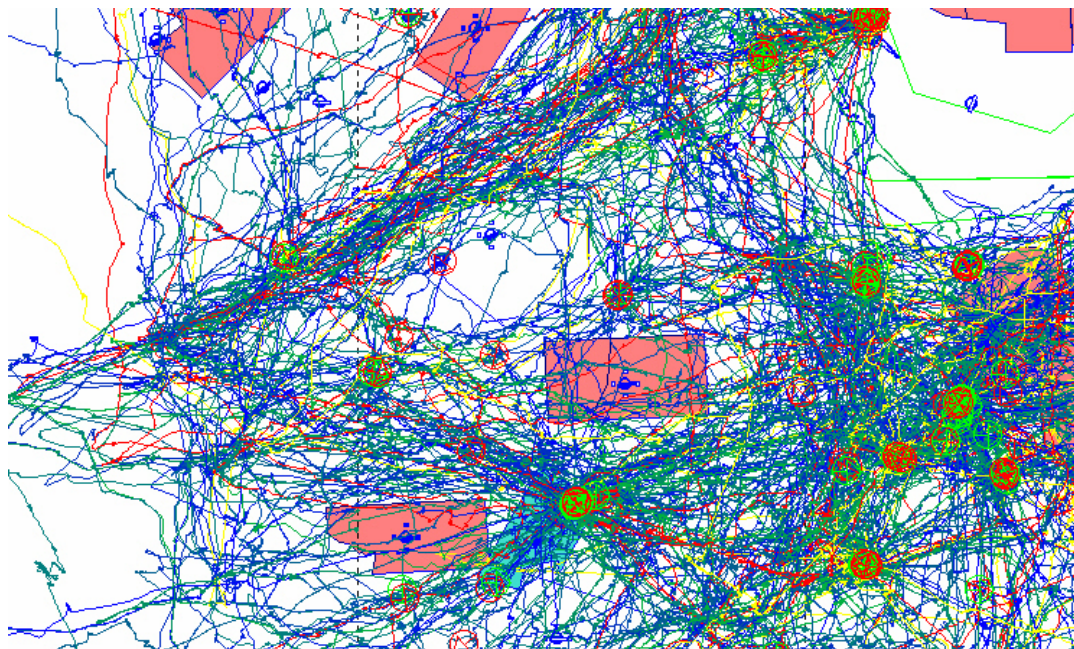


Abb.1 Streckenflug um Ramstein (DMSSt-Flüge von Rh-Pf 2001)

Bekanntlich gilt im Luftraum E (bei Einhaltung der VFR-Minima !) „Sehen und gesehen werden“ – „See and Avoid“ mit den bekannten Ausweichregeln. Aber von einer *Galaxy* oder *Globemaster* im IFR-Anflug auf einen Militärflughafen kann man vernünftigerweise keine schnelle Reaktion auf ein plötzlich auftauchendes Segelflugzeug oder UL erwarten. Bei einem Verkehrsaufkommen von ca. 35.000 militärischen Flugbewegungen am zentralen Drehpunkt des amerikanischen Militärverkehrs in Europa, der durch die Schließung der Rhein-Main Airbase in Frankfurt weiter zunimmt, wäre daher eine Luftraumeinschränkung – Transponderpflicht durch TMZ oder Luftraum D (nicht CTR) - die reguläre Konsequenz. Andererseits wäre dies jedoch eine empfindliche Beschränkung für den lebhaften Streckensegelflug in diesem Bereich (vgl. Abb. 1).

Um so bedeutender für uns Luftsportler die Vorgehensweise von Amerikanischem Militär und DFS in dieser Situation: Statt der Forderung nach einem geschütztem Luftraum gab es hier die Aufforderung und das Angebot zur Kooperation mit dem Ziel der gegenseitigen Rücksichtnahme bei der gemeinsamen Nutzung dieses Luftraums. Die beiden Grundsätze dafür lauten : (1) „*Hier müssen wir fliegen, haltet Euch hier möglichst nicht länger auf, und sagt uns sonst Bescheid !*“ und (2) „*Sagt uns wann und wo Ihr fliegt, dann bleiben wir da möglichst weg !*“

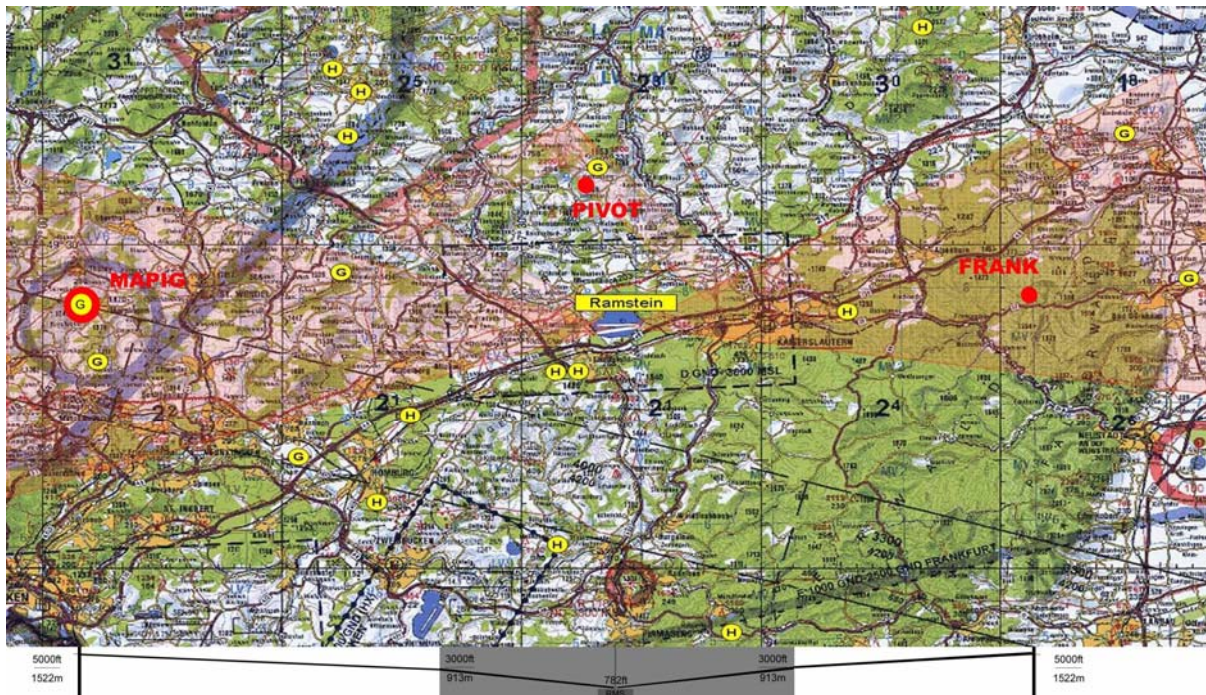


Abb. 2 An- und Abflugsektoren des militärischen Flugverkehrs in Ramstein

Die praktische Umsetzung des zweifachen Ansatzes „*Kommunikation und Konfliktvermeidung*“ besteht aus den folgenden Maßnahmen und dringenden Empfehlungen:

- Veröffentlichung der Gefahrenbereiche der An- und Abflugsektoren mit Checkpunkten und Höhenangaben (Abb. 2) sowie des militärischen An- und Abflugverkehrs (Abb. 3),
- Aufforderung an die motorisierten Luftsportler zur Transponderschaltung (Mode A/C 0021) auch unter 5.000 Fuß Höhe,
- Aufforderung an den Luftsport zur Meidung dieser Sektoren oder zügigem Durchflug auf kürzestem Weg (rechtwinklig zur An- bzw. Abflugrichtung möglichst deutlich höher),
- Aufforderung an Luftsportler in der Nähe von Ramstein zur Meldung von Position und Höhe sowie der weiteren Absichten per Funk an Tower oder GCA.
- Flugplätze der Umgebung melden bei Aufnahme ihres Flugbetriebs an Ramstein per Telefon oder Fax (spezielles Formblatt auf der Website des Luftsportverbandes Rheinland-Pfalz www.lsvrp.de) Zeitraum, Art und Umfang ihres Flugbetriebs. Dies wird dann von der militärischen Flugverkehrskontrolle von Ramstein berücksichtigt !
- Mit einer speziellen Broschüre von USAF *Flight Safety* werden den Luftsportlern und Militärpiloten wichtige Informationen zur Vermeidung von gefährlichen Annäherungen im Luftraum (englisch „*Mid Air Collision Avoidance MACA*“) und zum militärischen Flugbetrieb allgemein bekannt gemacht.

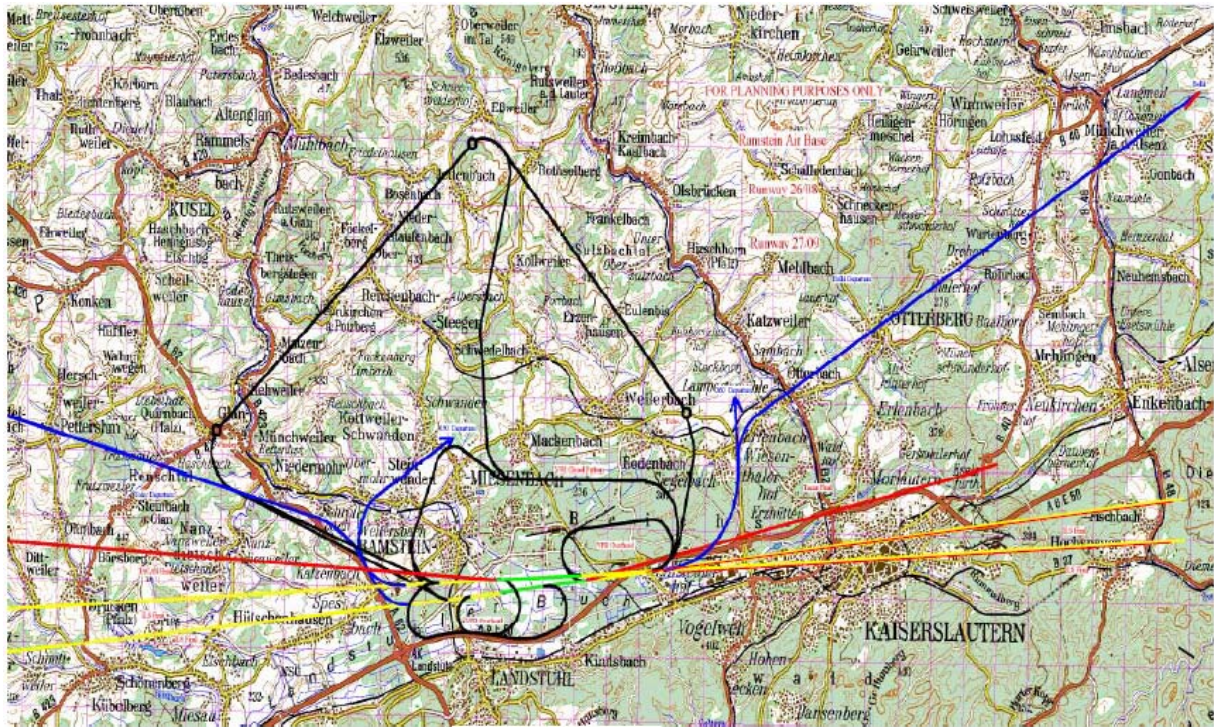


Abb. 3 Militärischer Flugverkehr der USAF um Ramstein

Seit der Veröffentlichung dieser Grundsätze und Maßnahmen im Juni 2005 auf den Websites von LSpV R-P und DAeC sowie im „Luftsport“ und im „Aerokurier“ wird danach verfahren. Bei einem Treffen mit mehr als 120 Luftsportlern aus der Umgebung Ende Januar auf der Airbase Ramstein auf Einladung von *Flight Safety* der USAF (s. separater Bericht) wurde das Ergebnis dieser „*Awareness Campaign*“ gemeinsam betrachtet und festgestellt: die Maßnahmen greifen ! Die Luftsportler haben die geforderte freiwillige Beschränkung akzeptiert und halten sich an die Vorgaben. Gefährliche Annäherungen hat es kaum noch gegeben, und eine zusätzliche Luftraumeinschränkung wird derzeit auch von den zuständigen Stellen der USAF nicht für erforderlich gehalten. Um dieser Aktion zu einem nachhaltigen Erfolg zu verhelfen, wird die „*Awareness Campaign*“ weitergeführt und intensiv für die fortgesetzte Beachtung der o. g. Vorgaben geworben.

Auch andernorts gibt es immer wieder Probleme durch das dichte Miteinander von Luftsportlern und professionellem Luftverkehr; die zunehmenden Luftraumverstöße in Lufträumen C sind nur ein Beispiel. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der „*Awareness Campaign*“, wie hier beschrieben, sollte dieses Instrument daher zukünftig bei Luftraumproblemen als erste Maßnahme zur Konfliktlösung eingesetzt werden, d.h. bevor eine Luftraumeinschränkung vorgenommen wird. Daher ist auch die Aufnahme dieser Maßnahme in den Kriterienkatalog der DFS in Vorbereitung.

Reiner Schröer
Ref. Luftraum im LSpV. Rh-Pf