

# SÜDKURIER

Hochrhein

## Warum der Segelflieger den Airbus ärgerte

22.09.2012

Von **ALEXANDER MICHEL**



**Am 11. August wäre es am Hochrhein beinahe zu einer Kollision zwischen einem Airbus und einem Segelflieger gekommen. Hat der Segelflieger etwas falsch gemacht? Oder betreibt die Flugsicherung Skyguide ein riskantes Anflugverfahren? Beides trifft wohl zu. Bild/Autor: Andreas Mu./Pixelio**

Piloten, die ihre Ausbildung starten, erhalten viele Stunden theoretischen Unterricht. So wie Fahrschüler Verkehrsregeln erlernen, so müssen auch die angehenden Flieger wissen, was im Luftraum erlaubt ist und was nicht. Das „Luftrecht“ befasst sich mit diesen Fragen. Mancher Lehrer beginnt seine Schulung gerne mit einem Zitat aus Paragraph 1 des Luftverkehrsgesetzes: „Die Benutzung des Luftraums durch Luftfahrzeuge ist frei . . .“, heißt es dann. Doch die Flugschüler ahnen, dass noch etwas nachkommt und weder über noch unter den Wolken die Freiheit grenzenlos ist.

So kommt es dann auch: „ . . . ist frei, soweit sie nicht durch dieses Gesetz, durch die zu seiner Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften, durch im Inland anwendbares internationales Recht, durch Rechtsakte der Europäischen Union und die zu deren Durchführung erlassenen Rechtsvorschriften beschränkt wird.“ Aus ist's mit der Freiheit am Himmel.

Und daher war die gefährliche Begegnung zwischen einem Segelflugzeug und einem Airbus A340 der Swiss am 11. August ein Vorfall, der die Schweizer Luftaufsicht auf den Plan rief. Nur 500 Meter lagen nach Auskunft der Jet-Piloten zwischen Segler und Airbus. Das ist minimal, wenn man bedenkt, dass das Passagierflugzeug im Anflug auf Zürich-Kloten bis zu 400 km/h schnell ist.

Was hatte der Hobbypilot falsch gemacht? Er beachtete nicht, dass er sich zwischen Berau und Wutöschingen in einem kontrollierten Luftraum befand. Er hätte hier höchstens auf 1350 Meter über Meereshöhe steigen dürfen, wo ein virtueller Deckel ein weiteres Steigen verbietet. Der Segler war jedoch laut Swiss-Crew 60 Meter höher. Selbst wenn der Pilot die Luftraumgrenze beachtet hätte, wäre die Nähe der beiden Flugzeuge bedenklich gewesen. Das niedrige Anflugverfahren der Skyguide ist also durchaus problematisch.

Müssen Flieger das Gesetzbuch im Cockpit mit sich führen? Das müssen sie genauso wenig, wie sich der Autofahrer die Straßenverkehrsordnung ins Handschuhfach legen muss. Doch die Regeln sind zu befolgen, und die sind im dreidimensionalen Raum um einiges komplizierter als am Boden.

Wäre die Freiheit im Luftraum keinen Beschränkungen unterworfen, wären

Kollisionen von Flugzeugen die Folge – für den hoch frequentierten Luftraum über Deutschland hätte dies fatale Folgen. Daher hat der Gesetzgeber in den 50er- und 60er-Jahren klare Linien gezogen. Generell wurde der Verkehrsfliegerei Vorflug vor den Hobbyfliegern eingeräumt. Um die Flughäfen wurden sogenannte Kontrollzonen eingerichtet, die für die kommerzielle Luftfahrt reserviert sind. Kleine Motormaschinen können zwar auch hier verkehren, doch sind die Piloten an die strengen Anweisungen der Fluglotsen gebunden, die ihnen bei Start und Landung Kurs und Flughöhe exakt vorschreiben.

Die Segelflieger im Südschwarzwald müssen wegen Kloten auf der Hut sein. Dabei hilft ihnen digitale Technik. Die Luftraum-Grenzen, die in den sogenannten ICAO-Karten verzeichnet sind, sind in einer „Moving Map“ als Bestandteil eines Bordrechners hinterlegt. Nähert sich das mit GPS ausgerüstete Flugzeug einer Grenze, ertönt bereits im horizontalen Abstand von zwei Kilometern ein Warnton. Da das gesamte Flugprofil aufgezeichnet wird, ist nach der Landung ein Check möglich. „Wenn bei einem Segelflug-Wettbewerb kontrollierter Luftraum touchiert wird, wird der Flug mit null Punkten bewertet“, sagt ein Segelflieger aus Hütten im Hotzenwald auf Nachfrage.

Die Segelflieger treffen also Vorsorge gegen Kollisionsgefahr. Umso mehr kritisieren sie die Schweizer Flugsicherung Skyguide. Denn die führt die Jets weit von Norden her im flachen Anflugwinkel Richtung Kloten, obwohl das Instrumenten-Landeverfahren ILS erst 10 nautische Meilen (18,5 Kilometer) vor der Piste einen Winkel von drei Grad notwendig macht. Flach einfliegen heißt: niedrige Luftraumdeckel über dem Südschwarzwald (und dröhnender Lärm). Auf Nachfrage teilt Skyguide mit, der Anflugwinkel entspreche dem Standard der ICAO, der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Das ist zwar korrekt. Aber dass es auch anders geht, zeigen die Anflugverfahren in Stuttgart, Nürnberg, Dresden, Paderborn und bald in Frankfurt: Jets fliegen dort in steilerem Winkel an. Lärm wird reduziert, Luftraum wird „gespart“ und kann von Seglern genutzt werden. Pate stand das „Stuttgarter Modell“, das seit Ende der 80er-Jahre in Leinfelden-Echterdingen Praxis ist. Dabei geben die Lotsen der Deutschen Flugsicherung (DFS) Teile des kontrollierten Luftraums frei, wenn sie für die Verkehrsjets gerade nicht gebraucht werden. Davon profitieren die Flieger auf der Alb und im Nordschwarzwald. Wird ein Sektor (oder mehrere) des Luftraums geöffnet, können die Segler höher steigen und müheloser ihre Strecken abfliegen. Die Vereine stimmen sich in einem Arbeitskreis mit der DFS ab. „Wenn man bedenkt, dass Stuttgart das vierthöchste Verkehrsaufkommen aller Flughäfen in Deutschland hat, ist das Modell ein beachtlicher Erfolg“, sagt Kurt Sauter vom Arbeitskreis.

Wäre das „Stuttgarter Modell“ auf Zürich-Kloten übertragbar? Auf Nachfrage teilt Skyguide mit, die Luftraum-Gestaltung sei gegenwärtig „Gegenstand einer gemeinsamen Studie von DFS und Skyguide“. Die Interessen der Segelflieger wolle man „nach Möglichkeit“ berücksichtigen.