

30 JAHRE ARBEITSKREIS SEKTOREN



BWLV-Präsident Eberhard Laur

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

seit 30 Jahren gibt es den Arbeitskreis Sektoren nun im BWLV. Seine Anfänge sind eher unspektakulär: Am 5. November 1990 hatte Kurt Sautter vom LSV Rossfeld die Vereinsvorsitzenden aus der Stuttgarter Umgebung zu einer Sitzung ins Vereinsheim nach Metzingen eingeladen, wo er mit ihnen die drohenden Beschränkungen für den Stuttgarter Luftraum erörtern wollte – dies mit Hilfe seines Vereinskameraden Eberhard

Scheu, der als Lotse unmittelbaren Einblick in die Vorgänge bei der Flugsicherung hatte.

Die Vorstände kamen zahlreich, es wurde viel besprochen – doch wer hätte ahnen können, dass aus diesem ersten Treffen letztlich eine Erfolgsgeschichte wurde, über die jeder Segelflieger in Baden-Württemberg nur froh sein kann?

Denn der AK Sektoren hat für die Luftsportler enorm viel erreicht. Waren es bei seiner Gründung zunächst vier Segelflugsektoren, die durch das beharrliche Agieren des Arbeitskreises eingerichtet wurden, so sind es heute stolze 17. Dazu kamen über die Jahre mehr als ein Dutzend Pilot-Controller-Meetings, zahlreiche Fachvorträge, Besuche und Reisen zur unmittelbaren Kontaktpflege mit den Akteuren bei der Flugsicherung durch die gesamte Republik. Seit 1993 bietet der AK Sektoren zudem seine stets außerordentlich gut besuchten Info-Abende in Zusammenarbeit mit der DFS an. Was genau der AK Sektoren alles in den vergangenen 30 Jahren erlebt und geleistet hat, können Sie im Detail in einem Bericht auf Seite 9 dieser Ausgabe nachlesen.

All das zeugt von einem beispiellosen Engagement, das zumeist im Hintergrund und ohne großes Aufhebens vonstatten ging, für die Luftsportler aber immer von elementarer Bedeutung war. Lassen Sie es mich sehr deutlich sagen: Ohne die Arbeit des AK Sektoren unter der Leitung seines Vorsitzenden Kurt Sautter und ohne die Mitarbeit vieler engagierter Mitstreiter wie etwa auch Helmut Montag, der bis heute im Bundesausschuss Unterer Luftraum des DAeC (BAUL) als Regionalvertreter aktiv ist, wäre der Luftraum für die Segel- und Gleitschirmflieger in weitem Umkreis um den Stuttgarter Flughafen heute tabu!

Dass wir alle eine so ausgezeichnete Partnerschaft mit den Lotsen pflegen, als Partner auf Augenhöhe respektiert werden und unsere Freigaben bekommen, wo und wann immer es möglich ist, ist nicht vom Himmel gefallen, sondern ganz maßgeblich das Ergebnis kontinuierlicher, ehrlicher und zuverlässiger Arbeit des AK Sektoren.

Mitunter glauben einige Luftsportler, die vorhandenen Luftraumstrukturen seien selbstverständlich. Aber genau das sind sie nicht, heute noch weniger denn je. Viele Begehrlichkeiten bedrohen diese ureigene „Spielwiese“ der Luftsportler, allen voran die gewerblichen Drohnenanbieter, um nur einen Aspekt zu nennen. Zu verhindern, dass die Lufträume irgendwann so eng werden, dass Luftsport nicht mehr sinnvoll möglich ist, ist eine große und ständige Herausforderung, der sich vor allem der AK Sektoren mutig und engagiert immer wieder aufs Neue stellt. Er hat mit seinem „Stuttgarter Modell“ eine in Deutschland einzigartige Struktur geschaffen, die ihresgleichen sucht. Und dafür sage ich im Namen aller Luftsportler meinen tief empfundenen und sehr herzlichen Dank!.

Mein großer Dank geht aber auch die Deutsche Flugsicherung, die uns Luftsportler stets vertrauensvoll unterstützt und ernst genommen hat. Wie weit diese Wertschätzung geht, lesen Sie im Gastbeitrag von Jochen Baumgarten auf Seite 12 dieser Ausgabe. Durch Personalknappheit und diverse Umbrüche ist die Arbeit der Lotsen nicht leichter geworden. Dennoch halten beide Seiten an der guten Zusammenarbeit fest, bringen sich Respekt entgegen und arbeiten nicht gegeneinander, sondern miteinander. Das ist eine wunderbare Kooperation, über die ich froh und dankbar bin!

Zum Schluss möchte ich Sie daran erinnern, dass wir alle die wertvolle Luftraum-Arbeit des AK Sektoren durch entsprechendes Verhalten bei der Fliegerei unterstützen können und müssen. Auch wenn es gebetsmühlenartig wiederholt wird, bleibt es deswegen nicht minder aktuell: Nur, wenn alle Piloten sich strikt an die Vorgaben der Flugsicherung halten und zum Beispiel die Höhenbegrenzungen beachten, wird der Luftraum für die Luftsportler offen bleiben. Darum ist es notwendig, dass die Spielregeln verinnerlicht sind und die Mühen unserer Luftraum-Spezialisten nicht durch unüberlegte Aktionen zunichte gemacht werden.

Tragen Sie bitte mit Ihrer fliegerischen Disziplin dazu bei, dass der Luftraum für den Luftsport noch lange erhalten bleibt. Nur, wenn wir alle mitziehen, können wir Luftsportler auch in Zukunft in den immer enger werdenden Lufträumen einen Platz für uns beanspruchen.

Ihr

Ausnahmepiloten mit einer Videobotschaft in der Laureus-Familie willkommen, die sie stilschlecht kopfüber aufgenommen hatten. Dolderer antwortete darauf ebenso passend mit einem Video aus dem Cockpit, bei dem er sich für die freundliche Aufnahme bedankte, während er mehrere Kunstflugfiguren absolvierte.

Gleiches Tempo wie in der Luft legt Dolderer auch als Laureus-Botschafter hin. Anlässlich des 20-jährigen Jubiläums von Laureus wird über die nächsten Monate hinweg ein globaler „Fundraising Marathon“ ins Leben gerufen, der den Laureus-Botschaftern auf der ganzen Welt die Möglichkeit gibt, Spenden für

benachteiligte Kinder und Jugendliche in den Förderprogrammen von Laureus Sport for Good zu sammeln.

Text: red./Laureus Sport for Good
Foto: Matthias Dolderer



Arbeitskreis Sektoren
im BWLV

AK SEKTOREN

30 JAHRE ARBEITSKREIS SEKTOREN IM BWLV

LUFTRAUMNUTZUNG IM RAUM STUTTGART – EIN ERFOLG FÜR ALLE SEGELFLUGPILOTEN

Stolze 30 Jahre gibt es den Arbeitskreis Sektoren im BWLV nun schon – und das ist wahrlich ein Grund zum Feiern. Denn ohne den AK Sektoren gäbe es heute zahlreiche Einschränkungen für Luftsportler im Luftraum rund um Stuttgart. Zum Jubiläum zeigen Kurt Sautter und Eberhard Scheu nachfolgend, wie sich der AK Sektoren entwickelt und was er alles bewirkt hat.

Wie wäre die Luftraumnutzung im Raum Stuttgart für die Segelflieger und Gleitschirmflieger ohne die Arbeit des Arbeitskreises Sektoren im BWLV?

Vielleicht noch wie in den 1990-ern bei 85.000 Flugbewegungen: im Umkreis von 16 Seemeilen um Stuttgart ist der Segelflug von 1000 ft GND bis FL 80 verboten, mit Ausnahme der vier Segelflugsektoren Hahnweide, Alb, Poltringen



Guter Draht: Immer wieder sind Mitglieder des Arbeitskreises Sektoren zum Gedankenaustausch bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen – zuletzt erst im Januar dieses Jahres

und Malmshiem. Diese bedürfen einer Freigabe der Flugverkehrskontrollstelle Stuttgart. Wegen zahlreicher und zunehmender Luftraumverletzungen, Nearmiss- und Sightingreports plante die damals noch zuständige BFS (Bundesanstalt für

Flugsicherung) den 16-Seemeilen-Kreis auf 25 Seemeilen zu erweitern – dies hätte katastrophale Folgen für den Streckenflug entlang der Schwäbischen Alb gehabt, in Verbindung mit dem vielen heute nicht mehr bekannten Beschränkungsgebiet ED-R10 Münsingen.



Luftraumexperten unter sich bei einem der jährlichen Infoabende 2018 (vorn, v. l.): Eberhard Scheu (Mitgründer des AK Sektoren und früher Lotse in Stuttgart) mit seinem früheren Kollegen Helmut Montag und dessen Nachfolger Stephan Heinrich

Kurt Sautter vom LSV Rossfeld lud mit dem Hintergrundwissen des Vereinsmitglieds und damaligem Fluglotsen Eberhard Scheu am 5. November 1990 die Vereinsvorstände vom Nortel über Laichingen bis zum Farrenberg in das Vereinsheim nach Metzingen ein, um diese Problematik zu erörtern. Alle anwesenden 51 Teilnehmer erkannten die Notwendigkeit der proaktiven Kontaktaufnahme mit der damaligen BFS, um negative Einschränkungen für den Segelflug abzuwenden.

Bereits am 19. Januar 1991 fand die erste Besprechung bei der BFS in Stuttgart mit deren damaligem Betriebsleiter Hansjörg Gerstenmaier statt. Diese erste Besprechung

verlief so aufgeschlossen und konstruktiv, dass bereits im März 1991 Änderungen zur Nutzung der Sektoren Alb und Hahnweide erfolgten.

Richtungsweisend für die Erhaltung des Luftraums für den Segelflug

Auch im BWLV wurde schnell erkannt, dass die Ziele des AK Sektoren richtungsweisend für die langfristige Erhaltung des für den Segelflug notwendigen Luftraums sein würden und dass eine konstruktive Kommunikation mit der – damals noch – Behörde wichtig sei. Ebenso wurde im Januar 1991 der Westbereich mit den Sektoren Poltringen und Malmsheim in den AK Sektoren integriert. Hansjörg Jung ist seither der Ansprechpartner für die „Westbank“.

Großer Dank gilt Helmut Montag von der BFS, später DFS. Seit Gründung des Arbeitskreises unterstützt er diesen bei all seinen Wünschen und Überlegungen mit seinem Fachwissen, was und wie machbar ist. Auch heute noch ist Helmut Montag, zwischenzeitlich in Rente, immer noch aktiv und seine Meinung ist stets gefragt, auch als Regionalvertreter im Bundesausschuss Unterer Luftraum im DAeC (BAUL) für den BWLV.

Selbstkontrolle statt Fremdkontrolle

Wir Segelflieger wollten bereits der BFS beweisen, dass wir zuverlässige Partner im Luftraum sind. Nach dem Motto „Selbstkontrolle statt Fremdkontrolle“ wurden vom AK Sektoren sogenannte Kontrollflüge eingeführt. Nach einem verbindlichen Einteilungsplan ist an jedem Wochenende ein Verein für die Überwachung der Segelflugsektoren zuständig.



Die Referenten beim diesjährigen Infoabend mit BWLV-Vizepräsident Hans-Joachim Proß (v. l.): Tilo Holighaus, Helmut Montag, Hans-Joachim Proß und Kurt Sautter

Der AK Sektoren reiste jahrelang durchs Land, hielt in Vereinen Vorträge zur Luftraumnutzung und appellierte gebetsmühlenartig an die strikte Einhaltung der Luftraumgrenzen. Zwischenzeitlich sind es knapp 100 Veranstaltungen zwischen Nürnberg und Ravensburg.

Jährlicher Sektoren-Infoabend seit 1993

1993 erfolgte die Privatisierung der BFS zur heutigen DFS (Deutsche Flugsicherung GmbH).

Seither findet der jährliche Sektoren-Infoabend statt, erstmalig im Bildungszentrum der DEULA in Kirchheim/Teck mit 62 Teilnehmern. Heute haben wir in Herrenberg bzw. Dettingen/Teck im Schnitt ca. 190 Teilnehmer. Großer Dank gilt hierfür auch den referierenden Mitarbeitern der DFS wie Peter Isele, Jochen Knoblauch, Jochen Baumgarten und Helmut Montag, welche bei diesen Info-

abenden über die Luftraumsituation aus Sicht der DFS berichten, was die Akzeptanz und Wichtigkeit der Vereinbarungen untermauert.

Von 1992 bis 2010 wurden 15 PC-Meetings (Pilot-Controller-Meeting) organisiert, zu welchen die Fluglotsinnen und Fluglotsen auf ein Fluggelände eingeladen wurden. Es wurde mit ihnen geflogen, demonstriert was 5.000 ft Höhenfreigabe auf der Schwäbischen Alb bedeuten, oder es wurde auch mal ein tiefer Überflug entlang der Piste des Flughafens Stuttgart (EDDS) gemacht.

Verfahren wurde als „Stuttgarter Modell“ bekannt

Wichtig waren aber die konstruktiven Gespräche über die gemeinsame Luftraumnutzung der „Großen“ und der „Kleinen“, nach dem Motto: „Der Luftraum ist für alle da“. Am Wochenende mit weniger IFR-Verkehr und bei



Die Luftraumstruktur Stuttgart 1990 und 2020: Sehr deutlich lässt sich erkennen, was der AK Sektoren hier für die Luftsportler erreicht hat

gutem Wetter erhalten die Segelflieger mehr Luftraum, bei schlechtem Wetter, wenn der Segelflug am Boden ist, hat der IFR-Verkehr alles zur Verfügung. Aus diesen Diskussionen entwickelte sich der Begriff der „basisorientierten Höhenfreigabe“. Durch das Anfordern von basisorientierten Höhenfreigaben bekommt die zunächst noch in Stuttgart und später in Langen sitzende Flugsicherung aktuelle Rückmeldungen, wie hoch die Thermik für Segelflieger und Gleitschirme innerhalb und außerhalb der Sektoren reicht.

Leider wurden die Freigaben einiger wichtigen Sektoren auch unter Zunahme des Luftverkehrs in den vergangenen Jahren etwas eingeschränkt. Eigentlich kann der IFR-Verkehr bei gutem Wetter nach dem Motto „keep them high“ entsprechend hoch gehalten werden. Bundesweit wurde dieses gemeinsam von AK Sektoren und der BFS/DFS entwickelte Verfahren als „Stuttgarter Modell“ bekannt. Nach diesem Muster wurden mittlerweile auch an anderen Flughäfen flexible Segelflugspektoren eingeführt, selbst im Ausland.

Guter Kontakt nach Langen

1995 wurde die Anflugkontrolle von Stuttgart nach Frankfurt in den Tower Süd verlegt, bis das Flugsicherungszentrum in Langen bezugsfertig war. Mit dieser Verlagerung wurde nun der in Stuttgart an- und abfliegende Verkehr von Frankfurt bzw. heute von Langen aus kontrolliert.

Seit 2000 bis heute ist Jochen Baumgarten, Fluglotse und Segel-/Gleitschirmflieger, unser Sektorenbeauftragter in Langen. 2002 reiste der AK Sektoren dann erstmalig nach Langen zu unserem dort zuständigen Luftraum-Sachbearbeiter und ehemaligem Stuttgarter Lotsen Peter Isele, mittlerweile auch in Rente, um den persönlichen Kontakt in das hesische Langen aufzubauen.

Im September 2008 fand auf der Hahnweide das erwähnenswerte 14. PC-Meeting mit über 220 Teilnehmern statt. Neben Rundflügen, Kunstflugvorführungen und Modellflug war ein Flugzeugkorso mit drei Segelflugzeugen im F-Schlepp zum Flughafen Stuttgart ein fliegerisches und symbolisches Dankeschön für rund zwei Jahrzehnte gemeinsamer beispielhafter Zusammenarbeit.

Seit 2009 sind nun Jochen Knoblauch, zusammen mit Jochen Baumgarten und



Die jährlichen Infoabende des AK Sektoren und der DFS sind stets äußerst gut besucht. Mittlerweile sind im Schnitt 190 Teilnehmer vor Ort

Christian Sixt, unsere zuverlässigen Ansprechpartner in Langen.

Stetige Erweiterung der Sektoren

Der Flugverkehr in Stuttgart wuchs mittlerweile rasant, zeitweilig auf über 145.000 Flugbewegungen. Dies hat auch immer wieder zu Anpassungen der Segelflugspektoren geführt. 1998 kam die Erweiterung im Westen und Osten um die Sektoren Schwarzwald und Göppingen, 2006 dann die Aufhebung des ED-R 10 Münsingen als große Erleichterung für die Nutzung der Luftraum D (nicht Kontrollzone) zwiebelschalenförmig erweitert. Diese seit über 13 Jahren für alle gut funktionierende Luftraumstruktur kann uns noch lange erhalten bleiben, sofern die mit der DFS festgelegte Nutzung strikt beachtet wird.

Eine letzte Erweiterung um den Sektor „ALB-West“ mit Untergrenze in FL 75 erfolgte 2016. Waren es bei Gründung des AK-Sektoren die eingangs erwähnten vier Segelflugspektoren, so sind es heute 17! Kleine lokale Anpassungen der inneren Sektoren sollen nicht unerwähnt bleiben, selbst lärmmindernde Abflugverfahren für den F-Schlepp auf der Hahnweide Richtung Alb werden mit der DFS konstruktiv erörtert.

Stets wurde der AK Sektoren bei allen Luftraumveränderungen mit eingebunden, teilweise bevor wir draußen „das Gras wachsen hörten“.

Dank für die vertrauensvolle Zusammenarbeit

Die Corona-Pandemie 2020 hat den Luftverkehr in einem für nie möglich gehaltenen Ausmaß verändert. Vermutlich wird es Jahre dauern, bis oben erwähnte Verkehrszahlen im gewerblichen Luftverkehr wieder erreicht werden. Nutzen wir es als Chance, „unser“ Stuttgarter Modell weiter zu leben und bei unseren Lotsinnen und Lotsen in Langen nach gut nutzbaren (basisorientierten) Höhenfreigaben anzufragen.

Der AK Sektoren, alle Segel- und Gleitschirmflieger und der BWLV bedanken sich für diese 30-jährige, stets von gegenseitigem Vertrauen und großer Wertschätzung geprägte Zusammenarbeit bei den Lotsinnen und Lotsen an den Radarschirmen, den Supervisors und den Sachbearbeitern und wünschen uns, dass diese eingespielte Luftraumnutzung und die weitere Zusammenarbeit auch zukünftig so bestehen bleiben. Besonders bedankt sich der AK-Vorsitzende Kurt Sautter für die hervorragende Zusammenarbeit und die kurzen Wege bei anstehenden Fragen oder Unregelmäßigkeiten zu unseren direkten DFS-Ansprechpartnern Jochen Knoblauch und Jochen Baumgarten. Dank geht auch an das gesamte AK-Ausschussteam für die teils 30-jährige Mitarbeit und die vielen eingebrachten Ideen, Vorschläge und Erfahrungen.

Text: Kurt Sautter/Eberhard Scheu
Karten: AK Sektoren
Fotos: BWLV-Archiv

DER AK SEKTOREN AUS DER SICHT EINES DFS-RADARLOTSEN

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) arbeitet seit vielen Jahren sehr konstruktiv und entgegenkommend mit dem Arbeitskreis Sektoren zusammen. Jochen Baumgarten, der als Radarlotse in Langen bei Frankfurt tätig ist, hat einen Gastbeitrag zum Jubiläum des AK Sektoren verfasst.

Als aktiver Fluglotse für den Bereich Stuttgart gratuliere ich dem AK Sektoren, auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen der Anflugkontrolle Stuttgart, zu seinem 30-jährigen Bestehen.

Immerhin seit 26 Jahren darf ich nun den unermüdlichen Einsatz des AK-Teams um Kurt Sautter miterleben. Diese Gruppe hat einen großen Anteil daran, dass die Thermik-betriebenen Flugzeuge und Tuch-Flieger im Nahbereich um den Stuttgarter Flughafen ihrem Sport und Hobby nachgehen können. Nach wie vor gilt: Im Sektor fliegen sie am sichersten.

Vertrauensvolles Verhältnis

Der AK Sektoren wirbt seit 30 Jahren für die basisorientierte Freigabe. Er bündelt die Interessen einer großen Anzahl an Luftsportvereinen in Baden-Württemberg und verhandelt mit der DFS Anpassungen. Hier stellen wir immer wieder das offene und vertrauensvolle Verhältnis fest, welches die Grundlage für ein optimales Ergebnis ist.

Wie gut dieses Verhältnis ist, hat sich auch ganz deutlich bei der großen Luftraum-Anpassung im März 2007 gezeigt. Schon im Vorfeld wurden zwischen AK Sektoren, AUL und DFS die wichtigsten Punkte besprochen, und so konnte bei dem Luftraum-Gespräch mit dem Verkehrsministerium schnell eine Lösung erzielt werden, die laut einer Umfrage unter allen betroffenen Segelflugvereinen sehr positiv bewertet wurde.

Zuverlässiger und gleichwertiger Partner

Ich konnte mich selbst oft davon überzeugen, dass in jährlich durchgeführten Pflicht-Infoveranstaltungen Kurt Sautter nicht nur die Veränderungen im Luftraum oder bei den Verfahren angesprochen



Loten im Einsatz bei der DFS: Gastautor Jochen Baumgarten (links) und Jason Brawley

hat, sondern stets auch auf die Grundregeln, wie zum Beispiel Abstand zu Wolken und Luftraumgrenzen, hingewiesen hat. So erreichen die Luftsportler, dass sie als zuverlässiger und gleichwertiger Partner akzeptiert werden.

Auch das Prinzip „Eigenkontrolle statt Fremdkontrolle“ hat sich als sehr wirkungsvoll erwiesen. Mit Sektor-Kontrollflügen und anderen Methoden können so die ganz wenigen „schwarzen Schafe“, zum Beispiel durch ein zeitweiliges Flugverbot bei Anwesenheitspflicht auf dem Segelfluggelände, zur Vernunft gebracht werden. Gleichzeitig gewährleisten diese Maßnahmen erheblich das Vertrauen der Fluglotsen zum AK Sektoren, zeigt sich doch auch darin, dass wir hier einen verlässlichen Ansprechpartner haben.

Luftraum bedarf der stetigen Lobbyarbeit

Gerne erinnere ich mich auch an die Pilot-Controller-Meetings die sicherlich ebenfalls das gegenseitige Verständnis gefördert haben. Sogar in Frankfurt konnten wir zwei PC-Meetings organisieren und die Segelflieger an einen Radarsimulator setzen.

Für mich als betroffener Radarlotse bleibt festzustellen: Nach 26 Jahren am Radar, zuständig für die Stuttgarter Anflugkontrolle, bin ich mir sicher, dass die Luftsportler als Luftraumnutzer zuverlässige Partner sind, welche die Lufträume und Regeln ernst nehmen. Daran hat der AK Sektoren einen sehr großen Anteil. Und dies ist mit ein Grund, warum meine Kolleginnen und Kollegen die Mehrarbeit, die 17 Segelfluggelände bedeuten, auf sich nehmen.

Ich möchte mit einem Appell an die Freunde des (meist) lautlosen Sports schließen: Sie sollten die Arbeit des AK Sektoren auch in Zukunft unterstützen. Luftraum wird in den nächsten Jahren ein knappes Gut bleiben und bedarf der stetigen Lobbyarbeit. Die Luftsportler sollten alles in ihrer Macht Stehende tun, um weiter als ernst zu nehmender Partner im Luftverkehr wahrgenommen zu werden.

Text: Jochen Baumgarten
Foto: DFS