

20 Jahre Arbeitskreis Sektoren im BWLV – eine Erfolgsgeschichte

14. Pilot-Controller-Meeting auf der Hahnweide



**Von Hansjörg Jung,
Helmut Montag**

*Fotos: HJ. Jung / H. Golly /
J. Baumgarten / M. Grohe*

Mit 218 Piloten aus 40 Vereinen war das 14. Pilot-Controller-Meeting auf der Hahnweide sehr gut besucht. 20 Teilnehmer kamen von der DFS, BWLV, DAeC und dem Landesverband Bayern. Höhepunkt neben den sehr informativen Vorträgen war ein Dreier-Formations-F-Schlepp über die Piste des Stuttgarter Flughafens. BWLV-Präsident Gerd Weinelt nutzte die Veranstaltung um Peter Isele, Jochen Baumgarten, Helmut Montag, Eberhard Scheu und Kurt Sautter für Ihr langjähriges Engagement für den Luftsport zu ehren.

Vor 20 Jahren wurde der Arbeitskreis Sektoren im BWLV ins Leben gerufen. Er hat sich seither in einer guten Partnerschaft mit der Deutschen Flugsicherung DFS für den Erhalt der Lufträume für den Segelflug und für ein kooperatives Miteinander der Luftraumnutzer rund um den Verkehrsflughafen Stuttgart eingesetzt. Besonders freute sich der Vorsitzende des Arbeitskreises Kurt Sautter unter den anwesenden Gästen auch den CDU-Bundestagsabgeordneten Michael Heinrich sowie den Präsidenten des BWLV Gerd Weinelt begrüßen zu können. Weinelt nutzte die Veranstaltung, neben einem Grußwort auch für die Ehrung verschiedener „Mitsreiter“ des Arbeitskreises und auszeichnete diese für deren

Verdienste um den Luftsport in Baden-Württemberg aus. Überdies konnte Sautter die Leiterin der DFS-NL Stuttgart, Frau Uta Müller, Herrn Peter Isele, Leiter im Center Langen für die Anflugkontrolle und für den Luftraum um Stuttgart, Herrn Jochen Baumgarten aus Langen als unseren langjährigen Ansprechpartner vom AK-Sektoren sowie Helmut Montag Leiter Tower und Sachbearbeiter von der NL Stuttgart begrüßen, welcher dem Arbeitskreis seit dem ersten Treffen tatkräftig unterstützt und mit als Macher des Stuttgarter Modells sich verdient gemacht hat. Der Erfolg hat jedoch bekanntlich viele Väter. Auf Seiten der Flugsicherung bedankte sich Sautter bei den Mitarbeitern der DFS in Stuttgart und in Langen für die

stets gute und konstruktive Zusammenarbeit. Aber auch unter den Flugsportlern gab es weitsichtige Piloten die die Zeichen der Zeit erkannt und langjährig im Arbeitskreis mitwirken.

Vordringlichste Aufgabe des Arbeitskreis Sektoren ist die Vermittlung der Notwendigkeit an die Segelflieger zur absoluten Einhaltung von Vereinbarungen mit der DFS. Dazu wurden bzw. werden jährlich Vereinsinfoabende als Multiplikatorenlehrgänge vom AK-Sektoren angeboten auf denen Erläuterungen, Unterrichtsmaterial sowie Änderungen im Süddeutschen Luftraum unter Beteiligung der DFS vorgetragen werden. Zum Verständnis für die Einhaltung von Luftraumgrenzen trug auch die Selbstkontrolle der Fliegergruppen mittels durchgeführter Sektorenflüge bei. Für den Luftraum und dessen Nutzung wuchs dadurch ab den 90er Jahren das notwendige Bewusstsein bei



**Siegmond Maier
beim Vortrag ...**



Gastflüge wurden rege in Anspruch genommen.

den nichtgewerblichen Nutzern, dass man ein verlässlicher Partner für den Lotsen in Langen und Stuttgart geworden ist.

Siegfried Maier, von der Fliegergruppe Wolf Hirth, hielt einen viel beachteten Vortrag über die Entstehungsgeschichte des AK Sektoren aus der Sicht eines tangierten Vereines:

„Eine der guten Ideen sei es sicher gewesen, so Maier, die zur Bildung einer Arbeitsgruppe führte, die sich um den Luftraum für die Segelflieger im Nahverkehrsbereich des Flughafens Stuttgart Gedanken machte und sich um den Erhalt der nötigen Freiräume für den Segelflug kümmern sollte.

Grund dafür, etwas für den Erhalt des Luftraumes für den Luftsport zu tun gab es reichlich. Die Begegnungsmeldungen, auf Neudeutsch „NEAR MISS REPORTS“, rund um Stuttgart häuften sich und es musste befürchtet werden, dass sich die damalige Bundesanstalt für Flugsicherung, kurz BFS, eine Lösung einfallen lassen würde, ja einfallen lassen müsste, um den Linien- und übrigen IFR-Verkehr vor den Segelfliegern zu schützen. Dass dies nicht zum Vorteil der Segelflieger werden würde war klar. Die Ausweitung des 16SM-Kreises auf 25 SM stand dabei offen zur Diskussion. Somit mussten auch die Segelflieger ihren Beitrag leisten und die Forderungen nach einem Arbeitskreis, der eine enge Zusammenarbeit zwischen Flugsicherung und Piloten ermöglichen sollte, wurden immer lauter.

Es dauerte allerdings noch weitere zwei Jahre, bis sich im November 1990 auf Einladung des damaligen Vorsitzenden des LSV Rossfeld Kurt Sautter und seinem Vereinskameraden Eberhard Scheu, Fluglotse bei der BFS am Flughafen Stuttgart, Vereinsvorstände, Flugausbildungsleiter und Fluglehrer mehrerer Luftsportvereine aus und um den Stuttgarter 16 SM-Kreis zu einer Informationsrunde im Vereinsheim in Metzingen zusammen

fanden. Anfänglich gab es Befürchtungen, dass diese Gespräche in den berühmten, berüchtigten „Nürnberger Gespräche“ von Anfang der 80er Jahre gipfeln würden. Dort hatten sich die Segelflieger mit den Nürnberger Lotsen öffentlich heiße Wortgefechte geliefert, die logischerweise, außer zu massiver Verstimmung zwischen den Lagern, zu keiner konstruktiven Lösung führten.

Um die „Freiheiten“ zu erreichen bedurfte es nach den Worten von Siegfried Maier vieler Mühen, vor allem umfangreicher Aufklärungsarbeit an allen Ecken. Gute Ideen waren stets gefragt. Nach Vorgesprächen trafen sich 50 Vertreter aus 18 Vereinen 1990 in Metzingen und wurden sich schnell einig, dass etwas geschehen musste, wenn man auch in Zukunft Segelflugsport an der Schwäbischen Alb, im Schwarzwald und rund um Stuttgart in der bisherigen Form ausüben wollte. Völlige Übereinstimmung herrschte auch darüber, dass die Nürnberger Gespräche nicht Vorbild sein sollten. Stattdessen galt stets das Motto: **„Wir wollen nicht fordern, wir wollen erhalten. Anregungen sammeln, zusammenfassen, an Vereine und Verband weiter geben, die BFS dazu einladen, informieren und um Verständnis werben.“**

Daraus entstanden notwendige und hilfreiche Veranstaltungen, wie die anfangs jährlichen Informationsabende in Sindelfingen und/ oder Kirchheim, die Gesprächsrunden mit der BFS in Stuttgart, später dann mit der DFS in Langen, und nicht zuletzt die „Pilot-Controller-Meetings“ auf verschiedenen Flugplätzen.

Im Laufe der Jahre hat sich die Sektorenlandschaft erheblich verändert, Luftsport und Luftfahrt haben deutlich zugenommen, der Luftraum aber lässt sich nicht vermehren und musste deshalb anders verteilt werden. Der große Verdienst des AK Sektoren ist darin zu sehen, dass alle diese sicherlich notwendigen, Neuerungen und Änderungen, zwar nicht immer zum Vorteil der Segelflieger, jedoch stets

in Abstimmung, mit großem gegenseitigem Verständnis und in guter, vertrauensvoller Partnerschaft mit der DFS entstanden sind. Willkürliche Korrekturen seitens der DFS, gar zu Lasten des Segelfluges, hat es in der gesamten Zeit nicht gegeben. Beobachtet man die Verkehrsentwicklung am Flughafen Stuttgart, der vor 20 Jahren jährlich etwa gut 75 000 Flugbewegungen verzeichnete und heute 2008 bei über 160 000 liegen wird, dann darf man sich schon die Frage stellen, wo dort noch Luftraum für den Segelflug zur Verfügung steht. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gerade im Großraum Stuttgart, entlang der Schwäbischen Alb, dem Schwarzwald, der Segelflug die ausgeprägteste Dichte in ganz Deutschland, ja vielleicht sogar weltweit aufweist. In Zahlen ausgedrückt, bedeutet dies, dass im 25 SM-Umkreis um Stuttgart herum **62 Luftsportvereine** mit mehr als 3.600 Pilotinnen / Piloten auf **32 Fluggeländen** Luftsport betreiben. Dies sind rund 25% der gesamten BWLV Mitglieder. Mehr als 600 Segelflugzeuge, 71 Reisemotorsegler, 114 Motor-, Schlepp- sowie 60 Ultraleichtflugzeuge, sind dabei potenziell im Stuttgarter Luftraum unterwegs. Hinzu kommen noch die Streckenflieger von außerhalb der Sektoren. Darunter fallen gar Segelflieger aus der Schweiz, die gerne die Thermik-Rennstrecken des Schwarzwaldes und der Schwäbischen Alb nutzen. Das dies alles so problemlos und reibungslos funktioniert verdanken wir dem „Stuttgarter Modell“ und den Aktivitäten des AK-Sektoren.

Helmut Montag, von der DFS NL-Stuttgart, referierte über 20 Jahre Zusammenarbeit DFS/ AK-Sektoren wie folgt:

„20 Jahre Arbeitskreis Sektoren heißt auch 20 Jahre Zusammenarbeit mit der Flugsicherung. Es gab zwar bereits vor dem Arbeitskreis Sektoren eine Kooperation zwischen Segelfliegern und Flugsicherung, die allerdings recht einseitig war. Dabei bestimmte alleine die Flug-



Scheu auf den Plan. Er und Kurt Sautter ergriffen die Initiative und gründeten mit weiteren Teilnehmern zusammen den Arbeitskreis Sektoren im BWLV. Die ersten Bemühungen richteten sich darauf die Segelflieger auf die Einhaltung der bestehenden Regelungen „einzunorden“. Mit Infoveranstaltungen aber auch mit der Einrichtung von Kontrollflügen in den Sektoren wurde eine deutliche Verbesserung erreicht. Die Strafen und



Helmut Montag, Leiter Tower Stuttgart

sicherung wie sich die Segelflieger im Luftraum um den Flughafen zu verhalten hatten. Zu einem wirklichen Dialog zwischen allen Beteiligten war es bis dahin noch nicht gekommen. Alle Kontakte die es gab, waren eher spärlicher und überwiegend privater Natur. Zum Glück wurde aus dem einen oder anderen Lotsen, der selber flog und somit beide Seiten kannte, eine Art „Doppelagent“, die sich für die gemeinsamen Zielsetzungen einsetzte. Die Lotsen in Stuttgart waren es seit vielen Jahren gewohnt mit Segelflugspektoren umzugehen, aber mit dem zunehmenden Verkehr stieg auch der Druck auf die Flugsicherung und es war mitunter nicht einfach für die Belange der Segelflieger bei den Lotsen zu werben. Auf der anderen Seite war es auch schwer die Einsicht bei den Segelflugpiloten für die notwendigen Einschränkungen zu fördern. Immer wieder kam es dazu, dass Piloten aus Unkenntnis oder Unvermögen gegen die Regelungen verstießen. Mit jeder neuen Sichtungsmeldung oder gefährlichen Begegnung zwischen Segelflugzeugen und Verkehrsmaschinen wurden die Forderungen nach Vergrößerung des Segelflugbeschränkungsgebietes lauter.

Als im Jahre 1988 die Überlegungen der Flugsicherung für die Vergrößerung des 16 Seemeilenkreises immer konkreter wurden, trat der „Doppelagent“, Eberhard

Flugverbote die von den Vereinen für Verstöße verhängt wurden, waren für die „Sünder“ zumeist schlimmer als die behördlichen Bußgelder. Diese Maßnahmen zeigten relativ schnell Erfolg, was auch bei der Flugsicherung positiv anerkannt wurde. Mit dem sich aufbauenden Vertrauen zwischen Flugsicherung und Segelfliegern begann der Arbeitskreis Sektoren, allen voran Kurt Sautter, an der Verbesserung der Segelflugregelung zu arbeiten, er prägte hierbei den Begriff „Basisorientierte Höhenfreigaben.“

1989 trat schließlich der Glücksfall für die Segelflieger ein. Mit dem Fall der Mauer wurde nicht nur Deutschland wiedervereint, sondern hatte auch Auswirkungen auf die Segelflieger im Raum Stuttgart. Die Lufträume wurden durch die Zentrale der BFS neu geplant und veröffentlicht. Mit der Grenzöffnung war aber die BFS mit der Neuorganisation des Luftraums im östlichen „Beitrittsgebiet“ und dem Aufbau der dortigen Flugsicherung so intensiv eingebunden, dass man sich nicht mehr so stark um die „alten Länder“ kümmern konnte und froh war, wenn einem die Arbeit von kompetenten Personen abgenommen wurde. So konnten in Zusammenarbeit zwischen dem Arbeitskreis und der Flugsicherungsstelle Stuttgart Veränderungen und Verbesserungen der Segelflugregelungen erreicht werden. Es wurde eine Neuabgrenzung der Sek-

toren Alb und Hahnweide mit einer Anhebung der Höhenbeschränkung vorgenommen. Zudem wurde die Verbreitung der Höhenfreigabe über die ATIS eingerichtet. Als Dank dafür wurde den Lotsen in Grabenstetten das erste Pilot-Controller-Meeting spendiert. Dort hatten viele Lotsen zum ersten Mal die Gelegenheit in einem Segelflugzeug über der Schwäbischen Alb mitzufliegen. Montag kann sich noch gut an den Ausspruch eines Lotsen nach dessen Flug erinnern, der sagte: „Ich wusste gar nicht dass 4000 Fuß so tief sind“. Von nun an konnten die Lotsen besser nachvollziehen, was es hieß, wenn ein Segelflieger die Anfrage nach einer Höhenfreigabe von 6000 oder noch mehr Füßen stellt.

In den weiteren Jahren erhielt der Sektor Poltringen, der im Übrigen der einzige Segelflugsektor in Deutschland sein dürfte, der mit Radaraufzeichnungen Flugvermessungen wurde, bevor er in Betrieb ging, seine Zulassung. Über den Sektor Esslingen-Jägerhaus hatte ein ehemaliger Chef der Flugsicherung gesagt: „im Sektor Jägerhaus wird es nie mehr als 3000 Fuß geben.“ Im Sektor Jägerhaus sind es mittlerweile Freigaben bis 5000 Fuß für Platzflüge. An diesem Beispiel sieht mal wieder einmal, dass auch Chefs irren können. 1993 wurde die BFS zur DFS organisationsprivatisiert und 1995 die Anflug-

Ehrungen

Verbandspräsident Gerd Weinelt nutzte die Veranstaltung, um Peter Isele, Jochen Baumgarten, Helmut Montag, Eberhard Scheu (rechtes Bild) und Kurt Sautter (linkes Bild) für Ihr langjähriges Engagement für den Luftsport zu ehren.





kontrolle Stuttgart nach Frankfurt verlagert. Dadurch waren die für den Luftraum zuständigen Lotsen ca. 200km entfernt, was die Kommunikation etwas erschwerte. Trotz allem konnten die noch in Stuttgart verbliebenen Towerlotsen als Vermittler fungieren und auch die zuständigen Sachbearbeiter in Langen hatten stets ein offenes Ohr für die Belange der Segelflieger.

Die nächste große Herausforderung stand 1998 mit der Einführung der Luftraumklassifizierung, bei der die Stuttgarter Luftraumstruktur komplett umgebaut wurde, zur Debatte. Obwohl damit eine drastische Vergrößerung des Luftraums um bis zu 30 Prozent war verbunden war, konnten aufgrund intensiver Zusammenarbeit des AK Sektoren für den Segelflug weiterhin umfassende sektorale Freiräume geschaffen werden. Mittlerweile hatte auch die Luftraumplanungsabteilung der DFS soviel Vertrauen, dass sie, wenn der abgestimmte Entwurf aus Stuttgart kam, ausschließlich nur noch einen Haken dahinter machte, da sie wusste, alles was von dort kommt wird von beiden Seiten mitgetragen und funktioniert. An

anderen Flughäfen war die Einführung der neuen Lufträume mit deutlich mehr Furore verbunden. In Stuttgart sprach man unterdessen bereits stolz vom „Stuttgarter Modell“, welches an vielen anderen Plätzen als nachahmenswertes Beispiel dienen sollte.

2007 wurde der Luftraum nochmals um etwa 20 Prozent vergrößert, um so dem gestiegenen Verkehrsaufkommen in Stuttgart Rechnung zu tragen. Die Regelungen für die Erteilung der Freigaben wurden komplett umgestellt und es entstand die Segelflug-ATIS. Auch hier zeigte sich wieder einmal, die Stärke der Zusammenarbeit des Arbeitskreises Sektoren bei der Umsetzung der neuen und teilweise komplexen Regelungen. Nach einem Jahr Laufzeit kam von allen Seiten, trotz anfänglich technischer Anlaufschwierigkeiten, nur positives Echo. Aber auch künftig wird es ein wesentliches Ziel des Arbeitskreises sein, weiter an den Sektorregelungen zu feilen. „Das ist das eigentliche Stuttgarter Modell, wir reden miteinander um Probleme zu lösen bevor sie groß werden“, so das abschließende Fazit Montags.

Natürlich kann solch eine Veranstaltung und dazu noch auf der Hahnweide nicht nur theoretisch über die Bühne gehen. So war der Nachmittag bei der samstäglichen Wetterlage bestens dazu geeignet auch in die Praxis einzusteigen. Flugvorführungen, Kunstflug, Modellflug und Mitflugmöglichkeiten für Gäste wurden angeboten. Das Highlight dieses runden Jubiläums bildete der Formationsüberflug von drei Piper Super Cub mit jeweils einem Segelflugzeug des Typs ASK 13 im Schlepp über den Stuttgarter Flughafen hinweg. Besonders für die Lotsen war es ein Erlebnis der besonderen Art. So war es ihnen erstmals möglich ihr Arbeitsfeld aus der Luft zu betrachten. Peter Isele und Jochen Baumgarten wagten mit Michael Zistler gar einen Segelkunstflug auf der ASK 21. Abgerundet wurde das fliegerische Programm durch die Jet Modellflugvorführung der Firma Graupner, musikalisch untermalter Segelkunstflug mit Rauchpatronen, der Vorführung des Ventus 2ax mit Düse sowie der BL-Staffel von Hansjörg Streifeneder und seinen Kollegen.



Uta Müller, Leiterin der DFS, Niederlassung Stuttgart



Ehrung von Helmut Montag . . .



. . . sowie von Peter Isele und Jochen Baumgarten