

Unbeabsichtigt im Luftraum C – unbeabsichtigt gefährlich!

Luftraumverletzungen geschehen nur selten vorsätzlich. Meist sind sie das Ergebnis von Unachtsamkeit, unvollständigen Informationen oder einer kurzen Fehleinschätzung. Welche Folgen ein solcher Moment im freigabepflichtigen Luftraum haben kann, ist vielen Beteiligten jedoch nicht bewusst.

Mit dieser Kampagne möchte die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf die zunehmende Problematik aufmerksam machen, mit dem Ziel den Luftverkehr sicherer zu gestalten.

Der folgende Erfahrungsbericht beschreibt eine reale Situation aus der Perspektive eines Fluglotsen. Er gewährt einen Einblick in die Abläufe, den Entscheidungsdruck und die Konsequenzen, die ein unerlaubter Einflug in freigabepflichtige Lufträume nach sich ziehen kann – für den verantwortlichen Lotsen, den IFR-Verkehr und nicht zuletzt für den VFR-Piloten selbst.

Der Bericht verdeutlicht, wie schnell sich eine scheinbar geringfügige Abweichung zu einer komplexen und sicherheitsrelevanten Situation entwickeln kann und zeigt, warum eine sorgfältige Flugvorbereitung sowie fundierte Luftraumkenntnisse unverzichtbar für einen sicheren und reibungslosen Flugbetrieb sind.



Erfahrungsbericht eines Lotsen

„Ein Fremder im Raum“ – Einflug ohne Freigabe

Es war ein ganz normaler Schichtbeginn auf meinem Arbeitsplatz in der Kontrollzentrale Langen. Ich löste meinen Kollegen am Radarschirm ab, der gerade einen Anflug auf das ILS 23R für Düsseldorf drehte. Der Verkehr war dicht, aber flüssig. Es lief einige Zeit routinemäßig – bis ich sah, dass ein VFR-Flugziel von unten in meinen Luftraum hineinstieg.

Ich erschrak, Tunnelblick, volle Konzentration. **Ein unkoordinierter VFR-Flieger in meinem Luftraum: ohne Freigabe, unbekannt, unberechenbar.**

Ich scannte den Bildschirm: Wo kommt er her? Wo genau fliegt er hin? Wie hoch ist er gerade? Steigt er weiter? Was ist in der Nähe? Wie schnell bewegt er sich?

Der Anflug auf Düsseldorf lag inzwischen stabil auf dem ILS zur Piste 23R – **direkter Konfliktkurs mit dem unbekannten VFR**. Mein Fokus lag nun darin, eine gefährliche Annäherung zu verhindern. Zwischen VFR-Flügen und IFR-Flügen müssen in Luftraum C Mindestabstände eingehalten werden. Diese wurden durch den VFR-Einflug bereits unterschritten. Es herrschte Gefahr für beide Luftfahrzeuge. Das bedeutete: Anflug des IFR-Fliegers sofort abbrechen, Fehlanflug anweisen, Verkehrsinformationen erteilen! Nun hoffte ich, dass der Airliner schnell versteht und die Anweisung zügig umsetzt. Ich wusste, das kostet: Zeit, Kerosin, Nerven ...

Alles arbeitete auf Hochtouren. Ich hatte keinen Funkkontakt zu der VFR-Maschine, konnte aber durch Mode-S die Registrierung sehen. Ich rief die Maschine mehrfach auf meiner Frequenz, keine Antwort. Ich durfte so definitiv keinen weiteren Anflug zulassen, die Situation war nach wie vor unvorhersehbar. Deshalb schickte ich die anderen Airliner im Anflug auf Düsseldorf in Warteschleifen, um Zeit zu gewinnen.

Als nächstes versuchte ich Essen-Mülheim RADIO und Tower Düsseldorf zu kontaktieren, vielleicht war die Maschine bei einem der beiden auf der Frequenz. Ergebnis negativ.

Glücklicherweise rastete der VFR-Flieger in diesem Moment den Transpondercode von FIS – kurze Erleichterung. Der FIS-Kollege hatte bereits erkannt, dass eine Luftraumverletzung vorlag und hatte dem Flieger in meinem Luftraum das sofortige Verlassen des Luftraums C empfohlen, was auch sehr schnell umgesetzt wurde. Mein Luftraum war wieder klar und ich konnte die wartenden IFR-Maschinen nach und nach wieder auf den Anflug fädeln. Trotzdem war es zu einer Staffelungsunterschreitung gekommen, nach welcher Lotsen schnellstmöglich von einem Kollegen abgelöst werden.

Alles noch mal gut gegangen? Nach meiner Ablösung geht mir das Geschehene immer wieder durch den Kopf. Für mich bleibt das Gefühl, dass es leicht hätte schief gehen können. **Der Sichtflieger hätte in die Wirbelschleppen eines Airliners einfliegen und im schlimmsten Fall abstürzen können.** Ein Zusammenstoß wurde verhindert, aber trotzdem bleibt das Gefühl, nicht die volle Kontrolle über die Situation gehabt zu haben.

Fazit

Jedes Jahr kommt es zu zahlreichen Luftraumverletzungen. Ein unerlaubter Einflug in freigabepflichtigen Luftraum stellt nicht nur ein Sicherheitsrisiko dar, sondern ist auch ein meldepflichtiges Ereignis, welches die DFS an das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) übermitteln muss. Die Folgen: gefährliche Annäherungen an Verkehrsmaschinen, Störungen im Luftverkehr und rechtliche Konsequenzen.

Grundsätzlich ist VFR-Verkehr in freigabepflichtigen Lufträumen herzlich willkommen. Abhängig von der aktuellen Verkehrslage bemühen sich die Fluglotsen, Einflüge zu ermöglichen und sicher zu gestalten. Damit dies gelingt, kommt den Pilotinnen und Piloten eine zentrale Rolle zu: gute Vorbereitung, das rechtzeitige Aufnehmen und Halten des Funkkontakts sowie das konsequente Einhalten der erteilten Freigaben sind entscheidend.

Folgende kostenlose Unterstützungsleistungen stellt die DFS bereits zur Verfügung:

- **Fluginformationsdienst (FIS)**
- **Flugberatungsdienst:** [AIS-Portal](#)
- **VFR-Kundenbereich der DFS:** [DFS-Website](#)
- **Instagram:** [dfs_pilotenwelt](#)
- **DFS-Tutorials auf YouTube:** [FIS: Achtung! Luftraumdeckel \(C/D\)](#)
- **Bei Fragen rund um VFR:** vfr@dfs.de

Kontakt
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Am DFS-Campus 10
63225 Langen, Germany
www.dfs.de