



DFS Deutsche Flugsicherung

Pilot Info 01/2016

Luftraum E

Fakten

- Kontrollierter Luftraum in dem IFR und VFR Verkehr erlaubt ist
- Untergrenze zwischen 1000 ft GND und 2500 ft GND, darunter (unkontrollierter) Luftraum G
- Obergrenze FL100, über den deutschen Alpen FL130
- Wetterminima für VFR Verkehr: 1000 ft vertikaler und 1,5 km horizontaler Abstand zu Wolken, bis FL100 Flugsicht 5 km, ab FL100: Flugsicht 8 km
- Die Einhaltung dieser Wetterbedingungen liegt einzig in der Verantwortung der VFR Piloten und ist nicht nachprüfbar
- Funkkontakt für VFR Verkehr bei Tag ist nicht vorgeschrieben
- Keine Staffelung zwischen IFR und VFR Verkehr.
Für VFR Nacht Flüge im Luftraum E besteht Flugplanpflicht. Der VFR Nacht Verkehr muss in Funkkontakt mit einem IFR Sektor stehen; es besteht seitens ATC jedoch keine Staffelungsverpflichtung zwischen IFR und VFR Nacht
- Transpondernutzung Pflicht ab A5000 ft MSL bzw. A3500 ft GND nur für motorgetriebene Luftfahrzeuge (z.B. dürfen Segelflugzeuge ohne Transponder in Luftraum E fliegen)
Bei Nacht: Transponderpflicht für alle Luftfahrzeuge im Luftraum E
- In der TMZ (Transponder Mandatory Zone), die Teil von Luftraum E ist, besteht für alle Luftfahrzeuge Transponderpflicht

- Verkehrsinformationen
 - An IFR Verkehr, soweit Informationen vorliegen und die Situation es zulässt
 - An VFR Verkehr, wenn in Funkkontakt mit FIS (Flight Information Service) und die Situation es zulässt
- VFR Verkehr steht auch bei Funkkontakt nicht unter Kontrolle
- Ausweichempfehlung an IFR Verkehr nur auf Anforderung
- IFR Flugunterlagen bieten keine ausreichenden Informationen über die Luftraumstruktur
- VFR Karten bieten keine ausreichenden Informationen über IFR Streckenführungen
- IFR Flüge haben im Luftraum E kein generelles Vorflugrecht! Es gelten die Ausweichregeln gem. LuftVO. Das Vorflugrecht von Segelflugzeugen, Hängegleitern, Gleitsegeln, Ballone und Schleppverbänden ist zu beachten. Dies gilt nicht nur, wenn der IFR Flug auf Radarführung ist, sondern auch dann, wenn sich der IFR Flug auf einem IFR Verfahren, z.B. einer SID oder STAR befindet. Um eine gefährliche Annäherung (sog. Airprox) zu verhindern, ist von der SID oder der STAR abzuweichen und ATC zu unterrichten.

An- und Abflugkarten

Um IFR Piloten auf die Besonderheiten des Luftraum E aufmerksam zu machen, hat die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zwischenzeitlich alle An- und Abflugkarten von und zu Flughäfen, die nicht unterhalb von FL100 durch Luftraumkategorien C oder D (nicht CTR) vor unbekanntem VFR Verkehr geschützt sind, mit entsprechenden Hinweisen versehen.

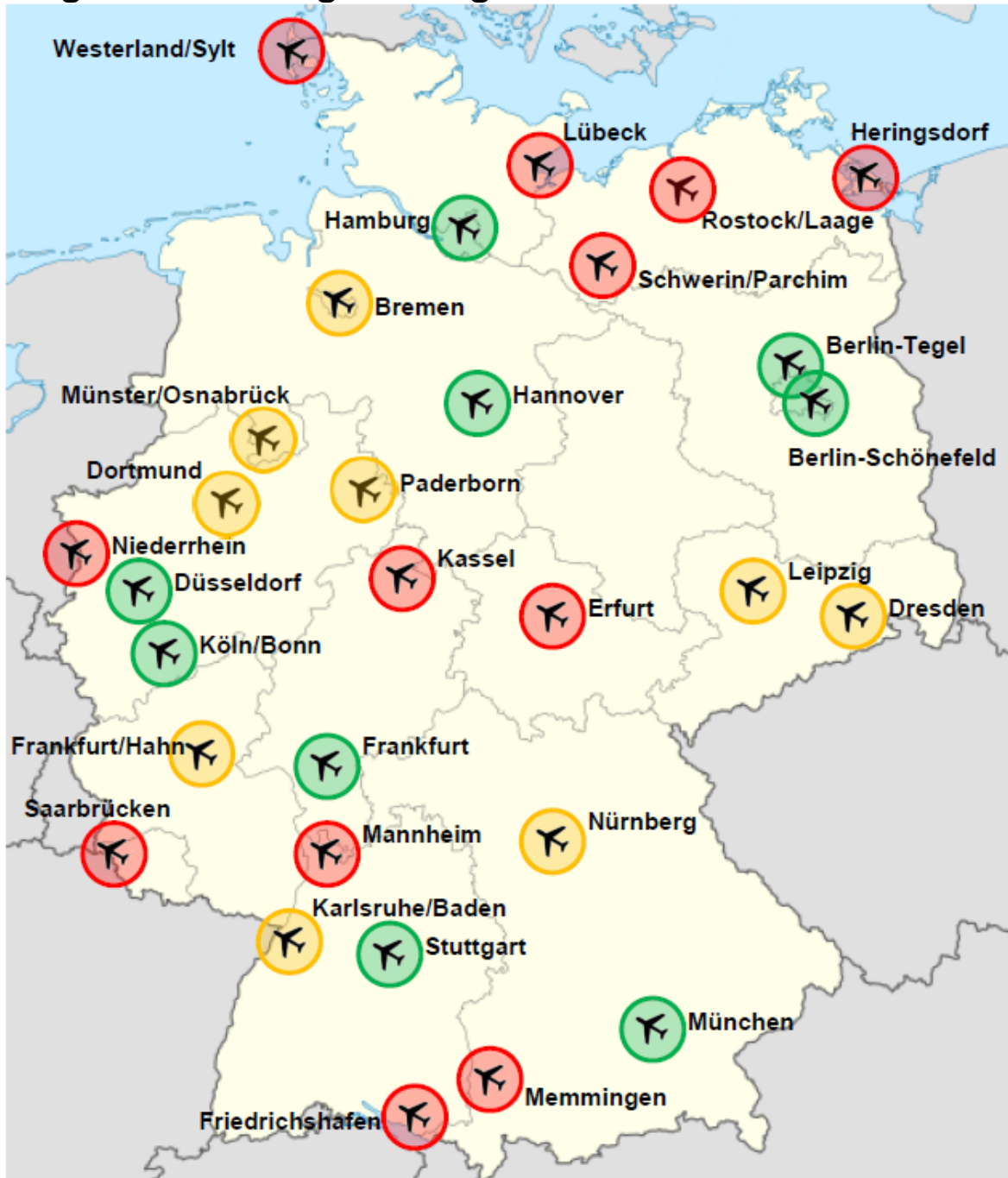
Bei Flughäfen, deren An- und Abflugverfahren ab/bis FL100 durch den Luftraum E (auch TMZ) führen, wird folgender Hinweis stehen:

IFR PROFILES WITHIN AIRSPACE CLASS E. WATCH OUT FOR VFR TRAFFIC UNKNOWN TO ATC.

Bei Flughäfen, deren An- und Abflugverfahren ab/bis einer gewissen Höhe durch Luftraum C / D (nicht CTR) geschützt sind, aber ein Teil der An- und Abflugverfahren von /bis FL100 durch den Luftraum E führen, wird folgender Hinweis stehen:

PARTS OF IFR PROFILES WITHIN AIRSPACE CLASS E. WATCH OUT FOR VFR TRAFFIC UNKNOWN TO ATC.

Flughäfen und Regionalflyghäfen*



*es wurden nur die wichtigsten Regionalflyghäfen berücksichtigt



Kein geschützter Luftraum unterhalb FL100, Luftraum E bis zum Erreichen der Kontrollzone. Die Flughäfen, Saarbrücken, Niederrhein, Memmingen und Friedrichshafen sind durch eine TMZ geschützt*



Geschützter Luftraum C und/oder D (nicht CTR) in Höhen oberhalb der CTR, jedoch nicht bis FL100. Dies gilt für die Flughäfen Bremen, Münster/Osnabrück Dortmund, Paderborn Leipzig, Dresden, Frankfurt-Hahn, und Karlsruhe-Baden.*



Geschützter Luftraum C und/oder D (nicht CTR) unterhalb FL100 bis zur CTR.*

*Auflistung der Flughäfen und der durchflogene Luftraum ist im Anhang dargestellt.

Lufträume an Flughäfen		(Stand Dezember 2014)
Flughafen	Luftraum	Höhe
Westerland/Sylt	E	CTR bis FL100
Hamburg	D C	FL60 – FL100 CTR – FL60
zusätzlich	TMZ*	in Außenbereichen bis FL100
Lübeck	E	CTR bis FL100
Berlin	C	Bis FL100
Bremen	E D	FL60 – FL100 CTR – FL60
Hannover	D C	FL60 – FL100 CTR – FL60
zusätzlich	TMZ*	in Außenbereichen bis FL100
Münster/Osnabrück	E TMZ* D	FL60 – FL100 A3500 ft / A4500 ft – FL60 CTR – A4500 ft
Dortmund	E TMZ* D	FL65 – FL100 A3500 ft / A4500 ft – FL65 CTR – A4500 ft
Paderborn	E TMZ* D	FL60 – FL100 A3500 ft / A4500 ft – FL60 CTR – A4500 ft
Niederrhein	E TMZ*	FL65 – FL100 CTR – FL65
Mönchengladbach	C / E	Bis FL100 (teilweise durch Luftraum C EDDL)
Düsseldorf /	C	Bis FL100
Köln-Bonn	C	Bis FL100
Leipzig	E D	FL75 – FL100 CTR – FL75
Dresden	E D	FL60 – FL100 CTR – FL60
Erfurt	E	CTR – FL100
Frankfurt/Hahn	E TMZ* D	FL65 – FL100 A4500 ft – FL65 CTR – FL65

Frankfurt	C	Bis FL100
Nürnberg	TMZ* C	FL70 – FL100 CTR – FL70
Saarbrücken	E TMZ*	FL65 – FL100 CTR – FL65
Karlsruhe	E D	FL65 – FL100 CTR – FL65
Stuttgart	D C	A5500 ft – FL100 CTR – A5500 ft
München	C	Bis FL100
Memmingen	E TMZ*	FL75 – FL100 CTR – FL75
Friedrichshafen	E TMZ*	A5000 ft – FL100 CTR – A5000 ft

Weitere Regionalflughäfen

Flughafen	Luftraum	Höhe
Schwerin/Parchim	E	CTR bis FL100
Rostock/Laage (mil)	E	CTR bis FL100
Heringsdorf	E	CTR bis FL100
Braunschweig	E	CTR bis FL100
Kassel	E	CTR bis FL100
Hof/Plauen	E	CTR bis FL100
Mannheim	E	CTR bis FL100
Lahr	E	CTR bis FL100
Augsburg	E	CTR bis FL100
Oberpfaffenhofen	C / E	Bis FL100 (teilweise durch Luftraum C EDDM)

***** Die TMZ (Transponder Mandatory Zone) ist Luftraum der Kategorie E, es besteht lediglich Transponderpflicht für alle Luftfahrzeuge innerhalb der TMZ.**