

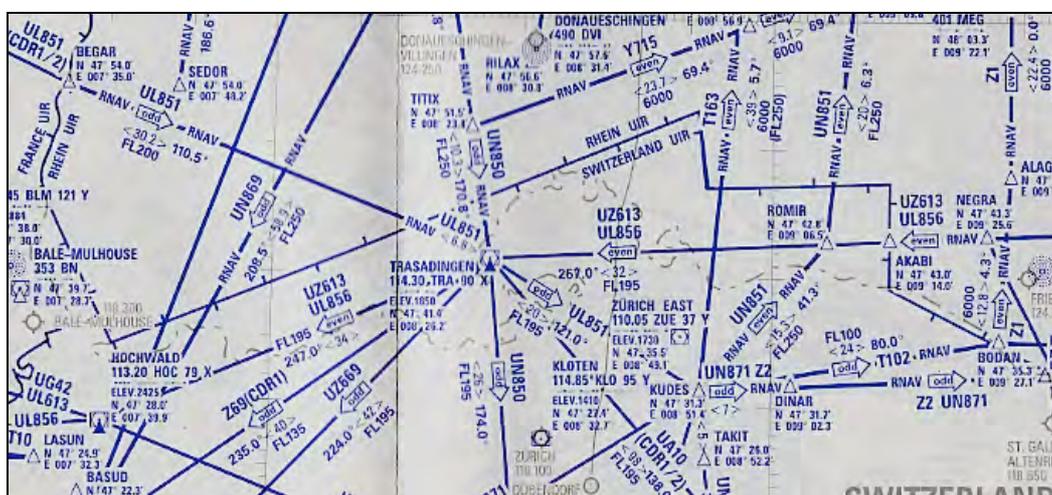


## INTERNATIONAL ADVISORY GROUP AIR NAVIGATION SERVICES

Международная консультационная группа по аэронавигационному обслуживанию  
established in 1967 as a professional non-profit organization

### RECHERCHE

## Eingliederung eines Teils des süddeutschen Luftraums über dem Land Baden-Württemberg in das schweizer Fluginformationsgebiet (FIR) Zürich



Stand der Abtretung in 2001  
Grenzverlauf zwischen Rhein UIR und Switzerland UIR

von

**Frank W Fischer**

25. Februar 2013

**ANSA**

President

Frank W Fischer

Main Office & Legal Seat

Hauptstrasse 21, CH 4571 Lüterkofen, Switzerland  
Tel ++41-32-665-0493 / E-Mail = info@atc-ansa.org

www.atc-ansa.org

**LANGEN FIR versus ZÜRICH FIR**

**RHEIN UIR versus SWITZERLAND UIR**

**Eingliederung eines Teils des süddeutschen Luftraums über dem Land  
Baden-Württemberg in das schweizer Fluginformationsgebiet (FIR)  
Zürich**

compiled by

**Frank W Fischer**

**Sachverständiger für Flugverkehrskontrolle**

**EU akkreditierter ATM Sachverständiger**

Hauptstrasse 21, CH 4571 Lüterkofen / SO, Switzerland  
E-Mail: [fischer@atc-ansa.org](mailto:fischer@atc-ansa.org)

**25 .2. 2013**



**Copyright**



Selbstverlag

International Advisory Group – Air Navigation Services (ANSA)  
Hauptstrasse 21, CH 4571 Lüterkofen / SO, Switzerland  
Internet web-site [www.atc-ansa.org](http://www.atc-ansa.org)/ E-Mail [info@atc-ansa.org](mailto:info@atc-ansa.org)



## **INTERNATIONAL ADVISORY GROUP AIR NAVIGATION SERVICES**

Международная консультационная группа по аэронавигационному обслуживанию  
established in 1967 as a professional non-profit organization

### **RECHERCHE**

#### **Eingliederung eines Teils des süddeutschen Luftraums über dem Land Baden-Württemberg in das schweizer Fluginformationsgebiet (FIR) Zürich**

#### **Zusammenfassung**

Verursacht durch die Flugzeug-Kollision im deutschen Hoheitsgebiet über Überlingen im Jahr 2002 ergab sich das Erfordernis den rechtlichen Status dieses an die Schweiz delegierten Teils des deutschen Luftraums zu klären, der zum ersten Mal spätestens 1951 Teil des Fluginformationsgebietes (FIR) Zürich wurde.

Die Fluginformationsgebiete (FIR) sind gemäss der Richtlinien der ICAO der in Bezug auf hoheitsrechtliche Zuständigkeit benutzte Oberbegriff. Kontrollierter Luftraum wie Kontrollbezirke (CTA) sind jeweils Teil einer FIR.

Ein Nachweis über eine staatsvertragliche Abtretung konnte nicht gefunden werden.

Die gerichtliche Beurteilung der daraus resultierenden Haftung musste daher davon ausgehen, dass eine Abtretung per Staatsvertrag nicht erfolgt war.

Die Recherche hat ergeben, dass der bewusste Teil des deutschen Luftraums bereits zweimal an die Schweiz abgetreten wurde.

Das erste Mal fand dies in den Nachkriegsjahren vor 1951 seitens der französischen Luftfahrtbehörden bis in die Zeit Ende 1952 statt; siehe USAF RAFAC 6/1951 – Abb. 1.

Danach erfolgte die Aufhebung der Abtretung durch das Alliierte Zivil Luftamt (CAB) des Alliierten Hochkommissariats, sodass es in den Jahren 1953 bis März 1954 keine Abtretung gab; siehe Protokoll III EUM ICAO Konferenz Paris 1952; Abb. 5 – 7.

Das zweite Mal wurde die Abtretung am 22.3.1954 zwischen der neu gegründeten Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) und dem Eidgenössischen Luftamt der Schweiz verhandelt. Diese Abtretung trat am 1.5.1954 auf der Grundlage einer Betriebsabsprache (Letter of Agreement) zwischen den Flugsicherungs-Bezirkskontroll-Zentralen München und Zürich in Kraft; siehe Schriftverkehr BFS mit Iier CATAC vom 30.3.1954 .

Diese Abtretung war zuvor vom Vorläufigen Koordinierungsausschuss für Luftfahrt (12. Sitzung) seitens des Alliierten Hochkommissariats gebilligt worden; siehe Bundesarchiv BMV – L6 – Bestand B 108.

## Zur Sache

Der Flugzeug-Unfall von Überlingen im Juli 2002, geschehen über deutschem Territorium unter schweizerischer Flugverkehrskontrolle in dem in den schweizerischen Luftraum des Fluginformationsgebietes (FIR) Zürich eingegliederten Teil des heutigen Fluginformationsgebietes Frankfurt im deutschen Luftraum, hatte einen schlafenden Hund wieder aufwachen lassen.

Im juristischen Nachgang (der dem Unfall folgenden Klagen vor Gericht) zur Klärung wer für die entstandenen Schäden aufzukommen hat, musste unter anderem festgestellt werden, welchen rechtlichen Status der in die Zürich FIR in der Schweiz eingegliederte Teil, der vormals Strasbourg, dann München und nun Frankfurt FIR (im oberen Luftraum aber Rhein UIR) heisst, hat; siehe Abbildungen 8 - 12.

"Eine einfach zu beantwortende Frage" sollte man meinen. Man befrage die Archive des deutschen Bundesverkehrsministeriums (BMV), der ehemaligen Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS), der ehemaligen französischen Besatzungsmacht des Landes Baden (Centre de Archives & Diplomatie, 3 rue Suzanne Masson, F 93126 La Courneuve / Cedex, der Internationalen Zivilluftfahrt Organisation (ICAO) mit ihrem Europa-Büro in Paris, das Archiv des deutschen Auswärtigen Amtes in Berlin oder das deutsche Bundesarchiv in Koblenz, bzw. konsultiere die Nachrichten für Luftfahrer (NfL) Klassen A und B (später I und II) aus den Jahren 1953 bis 1955 beim Büro-NfL der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen oder die Einträge im deutschen Bundesgesetzblatt oder dem Bundesanzeiger aus den gleichen Jahren, bzw. die gleichlautenden Bekanntmachungen des Alliierten Zivilluftamtes - CAB (Civil Aviation Board) der Alliierten Hohen Kommission (AHK). Das alles ist seitens ANSA mit meist negativem Ergebnis mittlerweile geschehen.

Was immer in dieser Richtung seitens aller Beteiligten bislang geschehen oder nicht geschehen ist, festzuhalten bleibt, dass man bislang nicht wusste "wann und von wem" diese Abtretung erfolgte und welchen rechtlichen Status sie damals hatte. Sicher ist, dass diese Delegation in den Betriebsabsprachen (Letters of Agreement - LOA) zwischen den Flugsicherungs-Kontrollzentralen Zürich und München, danach Frankfurt bzw. Rhein UAC ihren Niederschlag fand. Aber auch "Skyguide", die schweizerische Flugsicherungs-Organisation oder das schweizerische Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) können hierüber bedauerlicherweise keine Angaben mehr machen.

ANSA allerdings ist es gelungen, herauszufinden wann diese Abtretung vorgenommen bzw. erneuert wurde, wann dies geschah, welche deutsche Stelle dies vornahm, wer die beidseitigen Verhandlungspartner waren, in welcher Form die Abtretung festgehalten und wie das abgetretene Gebiet beschrieben wurde.

## Zur Geschichte

International zuständig für die Belange des zivilen Luftverkehrs und der Flugsicherung in Europa (European & Mediterranean Region - EUM) war das 1947 eingerichtete Europa-Büro der ICAO in Paris. Die ICAO wurde 1944 in Chicago als Unterorganisation der Vereinten Nationen (UN) gegründet und nahm 1947 ihre Tätigkeit mit Sitz in Montreal auf.

Die Zuständigkeit über die militärischen Belange des Luftverkehrs und der Flugsicherung ging auf die 1949 gegründete NATO mit ihrem zentral-europäischen Beratungsausschuss (Central European Advisory Council - CEAC) über.

Zuständig für die Flugsicherungs-Angelegenheiten in Deutschland in den Jahren bis 1953,

bzw. 1956, war das 1949 im Rahmen des Besatzungsstatuts über Deutschland von den amerikanischen, französischen und britischen Besatzungsmächten gegründete Alliierte Zivil Luftamt (CAB) in Wiesbaden. Die sowjetische Besatzungsmacht beteiligte sich nicht am CAB.

Die deutsche Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) entstanden in den Jahren 1951 und 1952 wurde im März 1953 per Gesetz zuständig für alle deutschen Flugsicherungs-Angelegenheiten in der BRD, indem sie die Aufgaben des Alliierten Luftamtes zur Durchführung der Flugsicherung in Westdeutschland übernahm. In der Schweiz lag die Zuständigkeit über die Flugsicherung beim Eidgenössischen Luftamt in Bern, jetzt Bundesamt für Zivil Luftfahrt (BAZL).

Das Land Baden gehörte nach dem 2. Weltkrieg zur französischen Besatzungszone; und somit auch der Luftraum über Baden, Württemberg und dem Saarland, sowie Teile von Rheinland-Pfalz. Bis auf Rheinland-Pfalz war dieses ganze Gebiet bis 1953 noch Teil des Fluginformationsgebietes (Flight Information Region - FIR) Strasbourg (danach Paris FIR), das auch ganz Elsass & Lothringen umfasste; siehe Abbildung 1. Auch die Flugsicherungs-Kontrollzentrale (Area Control Centre - ACC) für dieses gesamte Gebiet befand sich zuvor in Strasbourg; Abbildung 2.

1953 wurde von den zuständigen amerikanischen und französischen Besatzungsmächten vereinbart, den Luftraum der Strasbourg FIR über Baden und Württemberg der München FIR zuzuschlagen, die bislang nach Westen nur bis 10 ° Ost reichte (Grenze der US Zone). Nach dieser Entscheidung des Alliierten Zivil Luftamtes (Civil Aviation Board - CAB) in Wiesbaden über diese Erweiterung reichte die München FIR nun bis an den Rhein. Das Gebiet über dem Saarland war ab 1957 Teil der Frankfurt FIR. Im südlichen Teil des unteren Luftraums über dem Saarland wurde danach der militärische Nahverkehrsbereich Metz MTMA eingerichtet, der von der gemeinsamen militärischen Flugsicherungs-Kontrollzentrale (MCAC) der Besatzungsmächte (USA mit USAF, Frankreich mit FAF und Kanada mit RCAF) von Metz aus bis Ende der 1960'er Jahre kontrolliert wurde (MOSELLE CONTROL).

Im Luftraum über 20.000 Fuss (ca. 6.100 m) wurde 1957 in Süddeutschland das obere Fluginformationsgebiet (UIR) Frankfurt südlich von 51° N eingerichtet, welches ab 1967 als Rhein - UIR bezeichnet wird. Die Luftraumabtretung an die Schweiz erfolgt auch dort.

### **Veröffentlichungen**

Die vor der Errichtung der deutschen Bundesanstalt für Flugsicherung (BFS) im Jahre 1953 durch das Alliierte Zivil-Luftamt - CAB (Allied Civil Aviation Board) für die betriebliche, technische und verwaltungsmässige Überwachung der zivilen Luftfahrt in Deutschland Anfang der 1950'er Jahre herausgegebenen Verordnungen wurden gemäss Artikel 1 des Gesetzes Nr. 44 der Alliierten Hohen Kommission (HICOG) üblicherweise in deutscher Sprache im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Das Gesetz Nr. 44 war im HICOG - Amtsblatt (Seite 730) verkündet und nachrichtlich im deutschen Bundesanzeiger Nr. 15 vom 23.1.1951 veröffentlicht worden.

Nach Errichtung der BFS wurden bis Mai 1955 Verordnungen des Alliierten CAB zu Änderungen der "Verordnung über Luftverkehrsregeln" für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland ausser im Bundesanzeiger auch in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) Klasse B in deutscher Sprache vom Bundesverkehrsministerium bekanntgegeben.

Wie aus verschiedenen Quellen verlautet wurden bis zur Errichtung der BFS im März 1953,

beziehungsweise zur Einführung des zivilen Flugberatungsdienstes (AIS) 1952 wichtige Verordnungen über den zivilen Flugverkehr zusätzlich zu den internen Zirkularen des CAB und zum HICOG - Amtsblatt (verlegt durch die französische Besatzungsmacht in Baden-Baden) bereits auch im Bundesgesetzblatt und im Bundesanzeiger nachrichtlich in deutscher Sprache bekannt gemacht.

Vor 1949, also noch vor der Gründung der Bundesrepublik Deutschland wurden die Entscheidungen des CAB in Wiesbaden nur in internen Zirkularen unter deren Repräsentanten Frankreichs, Gross-Britanniens und den USA ausgetauscht. Bis 1949 entschieden die einzelnen Besatzungsmächte über die Luftfahrt-Angelegenheiten in ihren jeweiligen Besatzungszonen selbständig.

Zum Thema FIR - Grenzziehung zwischen der Schweiz (FIR Zürich) und der französischen Besatzungszone (damals Strasburg FIR) ist daher anzunehmen, dass die Eingliederung dieses Teils des Luftraums über dem Land Baden nördlich der Landesgrenze und westlich des Bodensees (siehe Abbildungen 2, 3) bereits schon vor der Gründung der BRD 1949 stattgefunden haben kann. Hierüber gibt es kein aussagefähiges Kartenmaterial. Die erste verfügbare Karte hierzu stammt aus Juni 1951 (Abb. 1).

Änderungen bzw. Bestätigung zu dieser Eingliederung hätten danach eigentlich zum Zeitpunkt der Gründung der BRD 1949, anlässlich der 1952'er Europa-Konferenz der Internationalen Zivil Luftfahrt Organisation - ICAO oder auch anlässlich der Wiedererlangung der staatlichen Souveränität Deutschlands, verbunden mit der allgemeinen Lufthoheit, stattfinden müssen.

### **Ergebnis**

In nicht-militärischen Unterlagen wurden über die Eingliederung dieses Teiles des süddeutschen Luftraums in die Zürich FIR bis zum Jahr 1951 in Deutschland und der Schweiz keine Unterlagen aufgefunden; sowohl bei der heutigen DFS in Langen, beim Archiv des Auswärtigen Amtes in Berlin, als auch von der ehemaligen BFS (Jahre 1953 - 93), dem Bundesverkehrsministerium (jetzt BMVBS) in Bonn, der ICAO in Paris, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und schweizerischen Bundesarchiv in Bern, als auch im Landesarchiv Baden-Württembergs.

An Möglichkeit bleibt eventuell noch das nicht-öffentliche Archiv der ehemaligen französischen Besatzungsmacht bei Paris (früher Colmar), oder alte Unterlagen (falls in den USA vorhanden) des damaligen Alliierten Luftamtes; vielleicht auch noch die Sammlung der deutschen Bundesgesetz-Blätter aus den Jahren bis 1955.

Aus den nunmehr bei ANSA verfügbaren Flugsicherungs-Flugfunkkarten der US-Luftwaffe aus den Jahren 1945 bis einschl. 1947 geht auch noch keine Luftraumabtretung an die Schweiz hervor. Es handelt sich hierbei allerdings um nur in Einzelexemplaren vorliegende Ausgaben der sogenannten RAFACs der US-Luftwaffe; d.h. um die Ausgaben September 1945, April und September 1946 und August 1947.

Die RAFACs - Radio Facility Charts, herausgegeben vom Army Airways & Air Communications Service der US-Luftwaffe enthalten für den geografischen Bereich Westeuropas, Nord-Afrikas, den Mittelmeerraum und Arabiens alle Flugfunkstellen, Flugfunknavigationsanlagen, Flugsicherungs-Zentralen, Flugsicherungsregeln, Flugstrecken, Fluginformationsgebiete, und dergleichen.

Die RAFAC Ausgabe Juni 1951 (Blatt 47) enthält allerdings zwei Luftraumabtretungen. Zum einen seitens Frankreichs an die Schweiz für das Gebiet westlich von Genf, welches damals bereits einen Kontrollbezirk (control area CTA Genf) gemäss der Richtlinien der Internationalen Zivil Luftfahrt Organisation - ICAO darstellte. Darüber hinaus enthält sie eine weitere Luftraumabtretung seitens der französischen Luftfahrt-Verwaltung und der französischen Militär-Regierung in der franz. Besatzungszone Deutschlands an die Schweiz westlich des Bodensees für den südlichsten Teil des Landes Baden. Auch dieser Luftraum stellt kontrollierten Luftraum (CTA Zürich) dar.

Es ist somit nicht ersichtlich ab welchem Zeitpunkt diese erste Luftraumabtretung an die Schweiz erfolgte. 1951 war Deutschland noch unter der Verwaltung des Alliierten Hochkommissariats (AHK - HICOG) der Siegermächte des II. Weltkriegs. Zum Zeitpunkt der Beendigung der Militärregierung und des Beginns des Besatzungsstatuts 1949 wurde vom AHK ein gemeinsames Alliiertes Zivil Luftamt (Civil Aviation Board - CAB) mit Sitz in Wiesbaden, ab 1952 in Frankfurt, eingerichtet. Dieses war für alle Zivil-Luftfahrt Angelegenheiten in den drei westlichen Besatzungszonen zuständig. Es wurde von je einem Vertreter Frankreichs (Mr. Guillaume), Gross-Britanniens (Mr. Johnson) und den USA ) Mr. T. D. Johnson) betrieben.

Im Jahr 1952 fand in Paris die III. Europa-Konferenz der ICAO statt. An dieser Konferenz nahm für Deutschland auch das CAB als zuständige Behörde zusammen mit zwei Beobachtern der in Vorbereitung befindlichen Bundesanstalt für Flugsicherung - Herrn O. Heer und K. Möbius) teil und erklärte die 1952 noch bestehende Abtretung des süd-badischen Teils des deutschen Luftraums, der damals noch Teil des Fluginformationsgebiets Strasburg war, als nicht mehr annehmbar und stellte Abklärung in Aussicht; siehe ICAO FIR und CTA Luftraumkarten Westeuropas anlässlich dieser Konferenz sowie die protokollierten Aussage des CAB; Abb. 2 + 3.

1953 übergab das AHK die Zuständigkeit des CAB für die Flugsicherung an die neu gegründete Bundesanstalt für Flugsicherung - BFS mit Sitz in Frankfurt. Auf den von der BFS im Jahr 1953 veröffentlichten vorliegenden verschiedenen Flugfunknavigationsskizzen der BRD ist keine solche Luftraumabtretung mehr dargestellt.

Diese Luftraumabtretung wird dann im März 1954 nach Verhandlung zwischen der BFS und dem schweizerischen Eidgenössischen Luftamt mit Zustimmung der französischen Besatzungsmacht in Deutschland erneut eingeführt. Die Vertreter der Verhandlungspartner waren Herr P. Berger für die BFS und Commandant Rabusson für die französische Seite.

Die Abmachung zwischen der deutschen Flugsicherung und dem schweizerischen Luftamt wurde in einer gegenseitigen Betriebsabsprache (Letter of Agreement - LOA) zwischen den Flugsicherungszentralen Zürich und München (später abgeändert durch Frankfurt) niedergelegt. Auf den BFS - Flugfunknavigationsskizzen der folgenden Jahre ist dieser Luftraum, welcher später noch nach Osten erweitert wurde, bis heute dargestellt. Ein Staatsvertrag zu dieser Abtretung deutschen nationalen Luftraums ist im Archiv des Auswärtigen Amtes nicht enthalten und auch auf schweizer Seite nicht bekannt. Ein solcher ist auch in dem abschliessenden Schriftverkehr seitens der BFS nicht erwähnt; Abb. 8 - 13 und Bundesarchiv Bestand B - 108.

Im Protokoll der Arbeitsgruppe über Flugsicherungsverfahren im südwestdeutschen Luftraum, gebildet von dem Vorläufigen Koordinierungsausschuss für Luftfahrt (Provisional Aviation Coordination Council - PACC) der AHK heisst es zur Unterredung vom 22.3.1954 mit dem französischen Mitglied wie folgt:

QUOTE

Betrifft Flugsicherungsverfahren im südwestdeutschen Raum  
Hier: Verlegung der Luftstrassen Grün-4 und Gelb-9

Im Verfolg der Empfehlungen der Arbeitsgruppe über Flugsicherungsverfahren im südwestdeutschen Raum, die von dem Vorläufigen Koordinierungsausschuss für Luftfahrt in der 12. Sitzung gebilligt wurden, hat das deutsche Mitglied (*P. Berger BFS*) Verhandlungen mit dem Schweizerischen Eidgenössischen Luftamt geführt. Das Ergebnis ist in einer Vereinbarung über die Zusammenarbeit zwischen den Flugsicherungs-Leitstellen München und Zürich (*Letter of Agreement - LOA = Betriebsabsprache*) festgelegt, die in der Anlage beigefügt ist.

Mit dem französischen Militärmitglied wurde in einer Unterredung am 22.3.1954 Übereinstimmung über die danach anzuwendenden Flugsicherungsverfahren im südwestdeutschen Raum herbeigeführt. Das Ergebnis dieser Unterredung ist in einem Schreiben der Bundesanstalt für Flugsicherung vom 30.3.1954 bestätigt, das in der Anlagen ebenfalls beigefügt ist.

...

UNQUOTE

Das diesbezügliche Schreiben der BFS vom 30.3.1954 enthält hierzu folgende Angaben:

QUOTE

- Zentrale - I 0 - Az.: 1654:3211:0623

Frankfurt/M., den 30.3.1954  
Opernplatz 14

An  
Herrn CATAC  
Lahr / Baden

Betr.: Änderungen des kontrollierten Luftraumes in Südwestdeutschland  
Bezug: Unterredung am 22. März 1954

Durch diesen Bericht werden die Ergebnisse der Unterredung betreffend die Änderungen des kontrollierten Luftraumes in Südwestdeutschland zwischen Herrn Commandant Rabusson von Ihrer Dienststelle und Herrn Berger von der BFS bestätigt.

Die BFS stellt fest, dass beschlossen wurde, dass mit Wirkung vom 1.5.1954 die gemeinsame FIR-Grenze zwischen München und Zürich wie folgt abgeändert wird:

**Die Grenze folgt der deutschen Landesgrenze, entgegengesetzt dem Uhrzeigersinn bis zum Punkt 4734° N, 0741° O an der deutsch-schweizerischen Landesgrenze. Von dort erstreckt sie sich geradlinig zum Punkt 4748° N, 0837° O und dann zum Punkt 4743° N, 0851° O an der deutsch-schweizerischen Landesgrenze. Von dort ab folgt sie wieder der deutschen Landesgrenze.**

Über dem deutschen Gebiet, das unter dieser Regelung nun einen Teil der FIR Zürich bildet, wird der Alarmdienst durch die Schweizer Behörden in enger Zusammenarbeit mit dem FS-Kontrolldienst München wahrgenommen. Notwendige Such- und Rettungsmassnahmen in diesem Gebiet werden von den deutschen Behörden durchgeführt.

Die Ausrichtung der Grünen Luftstrasse 4 zwischen dem Funkfeuer Kempten und dem Funkfeuer Zürich-Ost bleibt unverändert.

....  
UNQUOTE

Bis auf das Bundesarchiv in Koblenz, nach Einsicht in die Akten des Bundesverkehrsministeriums (Abteilung Luftfahrt - Flugsicherung, Bestand B 108), blieben die verschiedenen Nachforschungen bei den staatlichen Archiven des Landes Baden-Württemberg in Stuttgart und Freiburg, des Auswärtigen Amtes in Berlin, des schweizer Bundesarchivs und dem Bundesamt für Zivil-Luftfahrt in Bern, der Deutschen National Bibliothek in Leipzig, der Universität Tübingen, bei "Skyguide" in Zürich und der Deutschen Flugsicherung in Langen erfolglos.

### **Der "delegierte" Luftraum**

Dieser in den schweizer Luftraum 1954 erneut eingegliederte Teil des deutschen Luftraums hat ab 1955 bis auf seine östlich Erweiterung kaum eine weitere Entwicklung erfahren wie aus den alten (1949 - 54) und heutigen Luftraumkarten über die Zuständigkeit der Flugsicherung und dem Verlauf der vereinbarten Flugstrecken ersichtlich ist.

Die erste heute noch verfügbare Karte über die Luftraumaufteilung in Fluginformationsgebiete (FIR) in Europa stammt vom ICAO Büro in Paris aus dem Jahr 1952 und ist Teil des Ergebnisberichts der III. ICAO EUM Regionalkonferenz vom März 1952; siehe Abbildung 2 - FIR Karte Europa. Dort ist bereits der erste über dem Staatsgebiet Badens in die FIR Zürich integrierte Teil des deutschen Luftraums dargestellt, der aber eine andere Begrenzung aufweist, als der heutige, welcher seit 1954 mit einigen Änderungen erhalten blieb.

Die zweite ebenfalls heute noch verfügbare Luftraumkarte stammt von der gleichen Konferenz, an der auch das Alliierte Luftamt CAB sowie das schweizerische Eidgenössische Luftamt vertreten waren, und stellt die Aufteilung der verschiedenen Kontrollbezirke (Control Areas - CTA) des Luftraums dar. Diese CTA sind jeweils Teil einer FIR. Auf dieser CTA Karte (Abbildung 3 - CTAs Europa) ist kein deutscher an die Schweiz delegierter Luftraum dargestellt, weil der delegierte Teil damals noch unkontrollierten Luftraum darstellt (unterschiedlicher Luftraum-Status).

Darüber hinaus enthält das Ergebnis-Protokoll der Konferenz eine Stellungnahme des Alliierten CAB zum Gegenstand der Luftraum-Delegierungen, der wie folgt lautet:

**Auszug**  
**International Civil Aviation Organization - ICAO**  
**III European Mediterranean Regional Air Navigation Meeting**  
**February / March 1952 Paris, France**  
**REPORT**  
**ICAO Document 7266 EUM III/RAC**  
**Rules of the air & Air Traffic Services Committee**

Appendix A  
Statements by Delegations  
1.

Statement by the Delegations of Belgium, The Netherlands and the Civil Aviation Board of Germany (CAB)

Item 3

Statement by the CAB of Germany, Para. 4

**"The CAB wishes to state that it cannot be committed to those boundaries of the Strasbourg flight information region which involve German federal territory, as shown on the map (Appendix B to the report of the RAC Committee), for the reason that such boundaries are not yet fully agreed by the appropriate authorities. Discussions of these boundaries will be continued and it is expected that the problem will be soon resolved."**

Übersetzung

**"Das Zivil Luftamt (CAB) wünscht festzustellen, dass es nicht auf solche Grenzen der Strasburg FIR, die das deutsche föderative Territorium (*Staatsgebiet*) betreffen, verpflichtet werden kann, so wie auf der Karte unter Anhang B des Berichts des RAC Komitees dargestellt; aus dem Grund, weil diese Grenzen noch nicht durch die zuständigen Behörden fest vereinbart sind. Die Diskussionen über diese Grenzen werden fortgesetzt werden, und es wird erwartet, dass dieses Problem in Kürze gelöst sein wird."**

Die dritte FIR - Karte ist die erste von der neuen BFS in 1953 erstellte Funknavigationskarte des westdeutschen Luftraums aus Juni 1953. Auch dort ist kein delegierter FIR - Luftraum dargestellt; siehe Abbildung 5.

Die erste von der ehemaligen BFS 1954 erstellte Karte über die Luftstrassen in der BRD (Abb. 7) liegt dem Verfasser vor. Am 1.2.1954 wurde der kontrollierte Luftraum (CTA) innerhalb der Fluginformationsgebiete (FIR) in der BRD auf die Flughöhe von 19.500 Fuss reduziert. Danach und in grösseren Flughöhen wurden an Flüge, die nicht der Luftverteidigung unterstanden, nur Verkehrsinformation und Alarmdienst geleistet; in Süddeutschland in der Frankfurt UIR (über Frankfurt und München FIRs) durch die LV-Stellen "CORNBEEF" in Birkenfeld und "RACECARD" in Freising.

Die von der BFS erstellte Luftraumkarte von 1955 enthält nun bereits den betroffenen Teil dieses delegierten Luftraums, so wie er heute noch in erweiterter Form Teil der FIR Zürich darstellt; siehe Abbildung 8.

**Fazit**

Dieser seit 1. Mai 1954 an die Schweiz abgetretene Teil des deutschen Luftraums hätte korrekterweise einer staatsvertraglichen Vereinbarung bedurft, um die Haftungsfrage eindeutig regeln zu können

**Anmerkung**

Im Anhang hierzu werden verschiedene Funknavigations-Kartenausschnitte aus den Jahren 1951 bis 2007 gezeigt. Die ICAO Karten-Ausschnitte beziehen sich auf die Gebietsdarstellung von Fluginformationsgebieten (FIR) und Kontrollbezirken (CTA) innerhalb der ICAO-Region Europa.

Die Darstellung der Kartenausschnitte der Abbildungen Nr. 1 und 9 stammen aus den sogenannten "Radio Facility Charts - RAFAC" der US-Luftwaffe und enthalten Luftraumgebiets-Beschränkungen, Flugstrecken, Flugplatz-Standorte, Flugfunknavigationsanlagen,

Funkfrequenzen und Landesgrenzen.

Die Darstellung der Ausschnitte der übrigen Abbildungen beziehen sich alle auf die von der deutschen Bundesanstalt für Flugsicherung - BFS (aufgelöst 1993) und der Nachfolge-Organisation Deutsche Flugsicherung GmbH - DFS herausgegebenen Funknavigationskarten für die Bundesrepublik Deutschland ab Juni 1953.

### Abbildungen

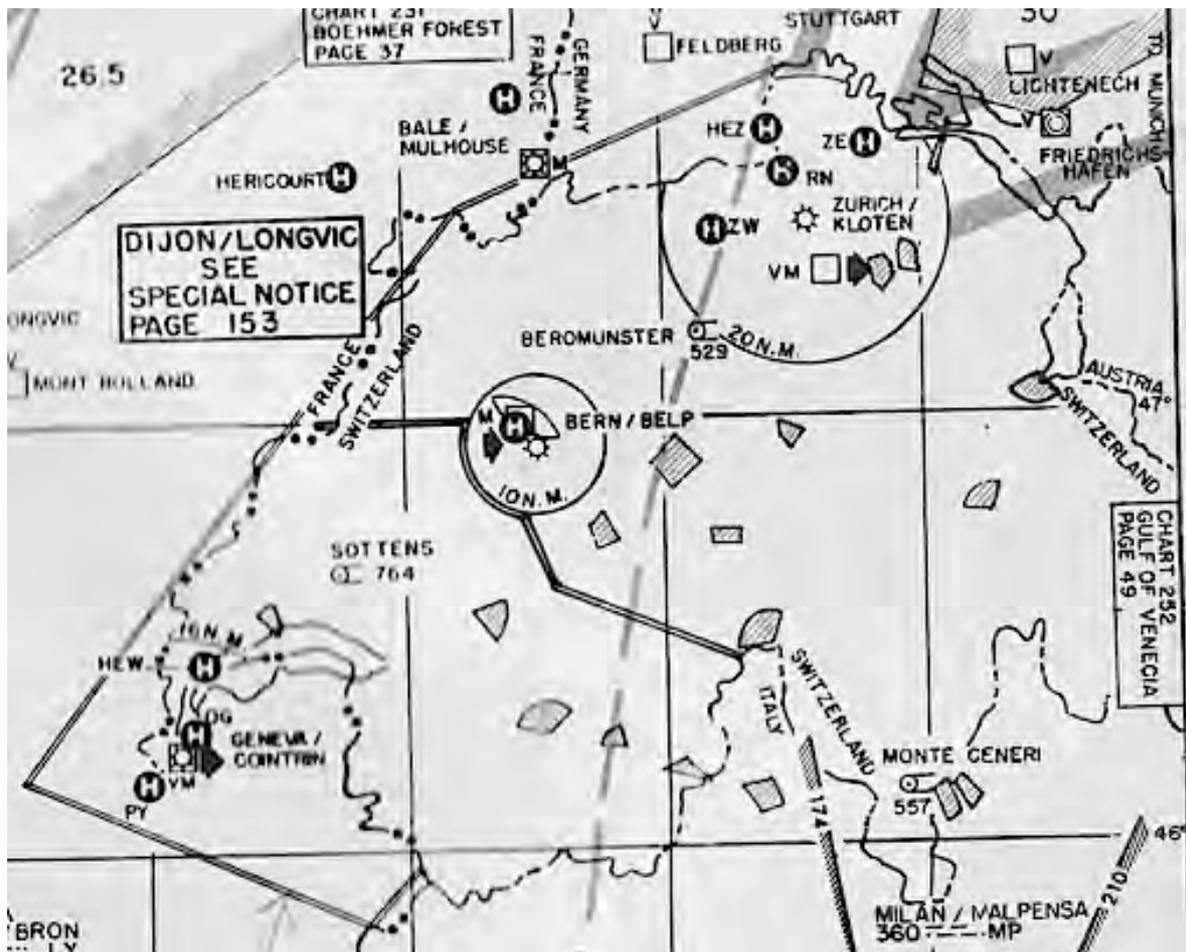


Abbildung 1 (USAF - DMA)  
RAFAC 6/1951 Kartenausschnitt CTA Genf + CTA Zürich

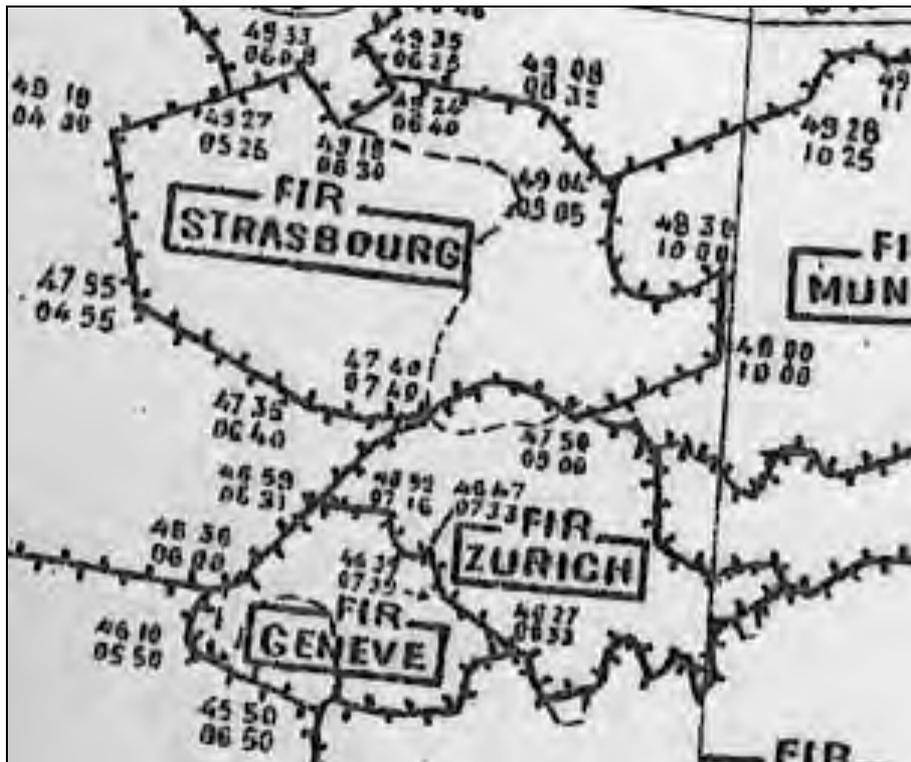


Abbildung 2 (ICAO)  
 Ausschnitt aus ICAO Doc 7266 (III EUM RNP 1952 Paris), Anhang B FIR Karte EUM Gebiet  
 Zürich / Strasbourg / München FIRs

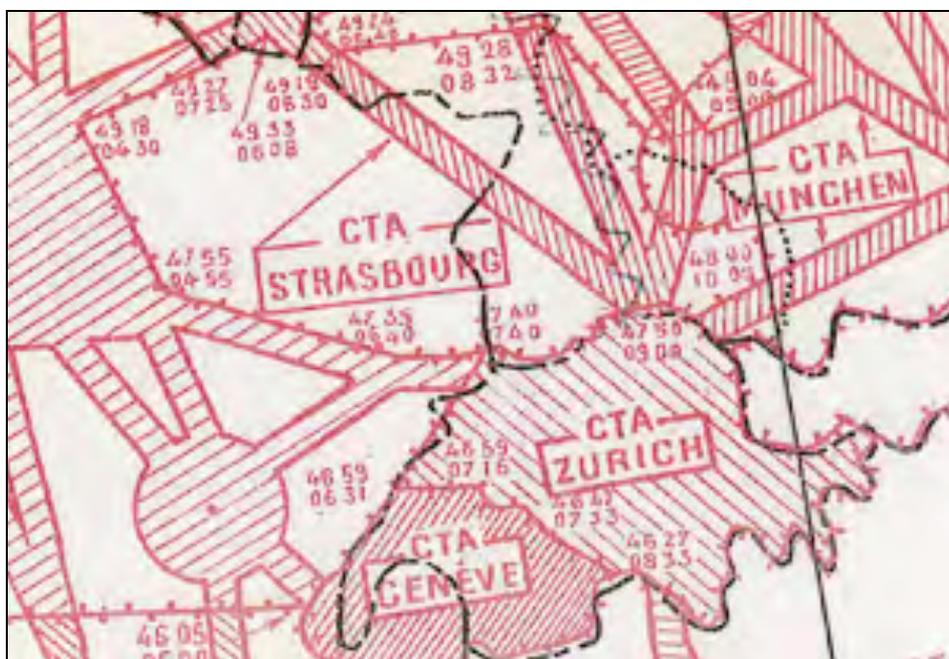


Abbildung 3 (ICAO)  
 Ausschnitt aus ICAO Doc 7266 (III EUM RNP 1952 Paris), Anhang B CTA Karte EUM Gebiet  
 Zürich / Strasbourg / München CTAs

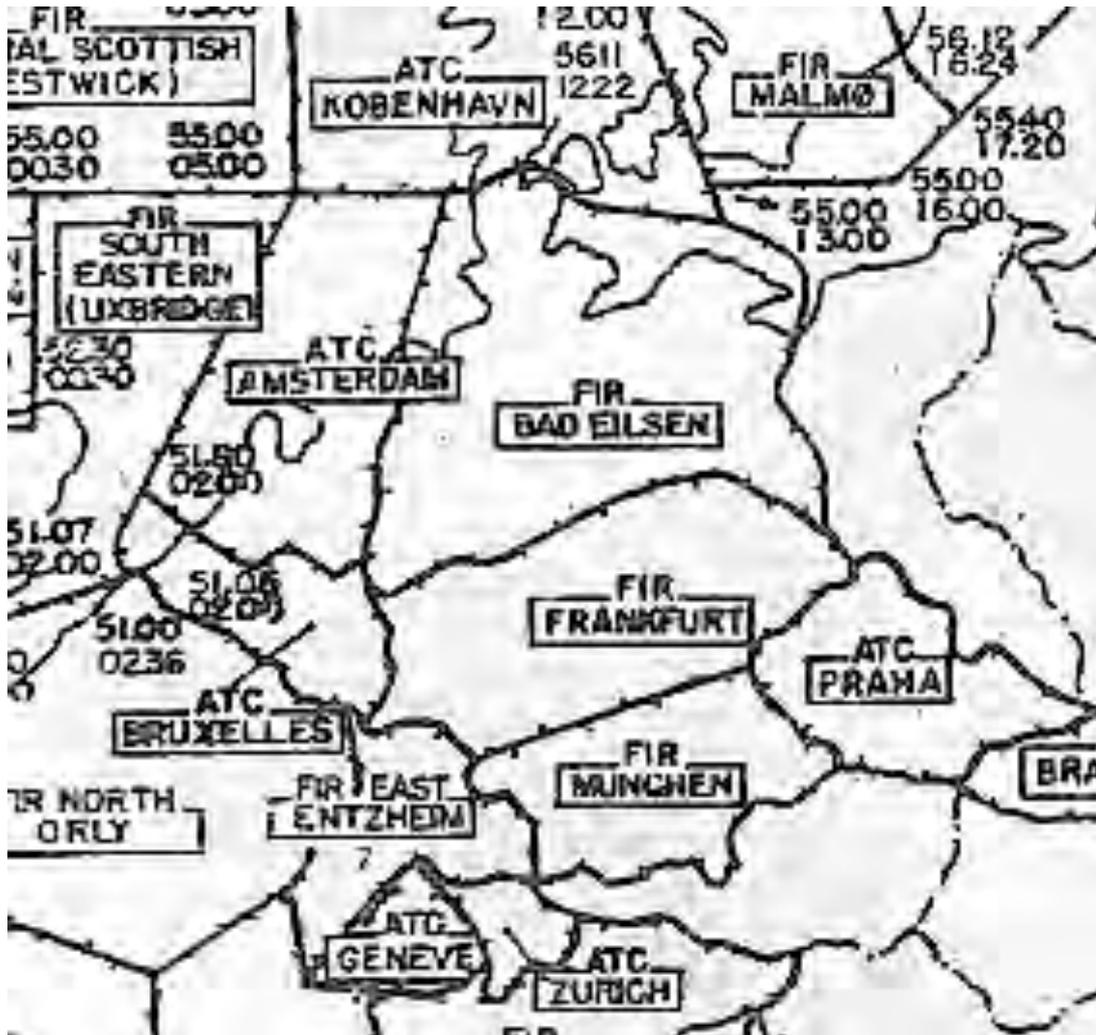


Abbildung 4 (USAF)  
Ausschnitt aus RAFAC 6/1951 Europäische FIR Karte  
Zürich / München / East Entzheim (Strasbourg) FIRs

Diese Karte wurde von USAF AACS im Juni 1951 veröffentlicht, muss aber in den Jahren vor 1944 entstanden sein, da sie für Dänemark, Holland und die Schweiz noch die Bezeichnungen "ATC" (Air Traffic Control Area) anstatt "FIR" für Fluginformationsgebiet enthält, so wie für alle diese Gebiete 1944 durch die ICAO eingeführt.

Weiterhin zeigt die Karte für Deutschland mit den FIR Bad Eilsen und Frankfurt eine östliche Begrenzung, die der späteren Ostgrenze der sowjetischen Besatzungszone entspricht.

Für die Schweiz sind ausserdem die von Frankreich an die Schweiz abgetretenen CTA Gebiete Genf und Zürich nicht dargestellt.

Die FIR "East Entzheim" wurde 1951 bereits als Strasbourg FIR bezeichnet und erstreckte sich über den Rhein hinaus weit bis nach Elsass-Lothringen hinein.

Es handelt sich wohl um eine Karte, die als Ergebnis der Verhandlungen zwischen den Alliierten im Rahmen ihrer Verhandlungen bereits vor 1944 zustande kam und versehentlich in dieser RAFAC Ausgabe abgedruckt wurde.

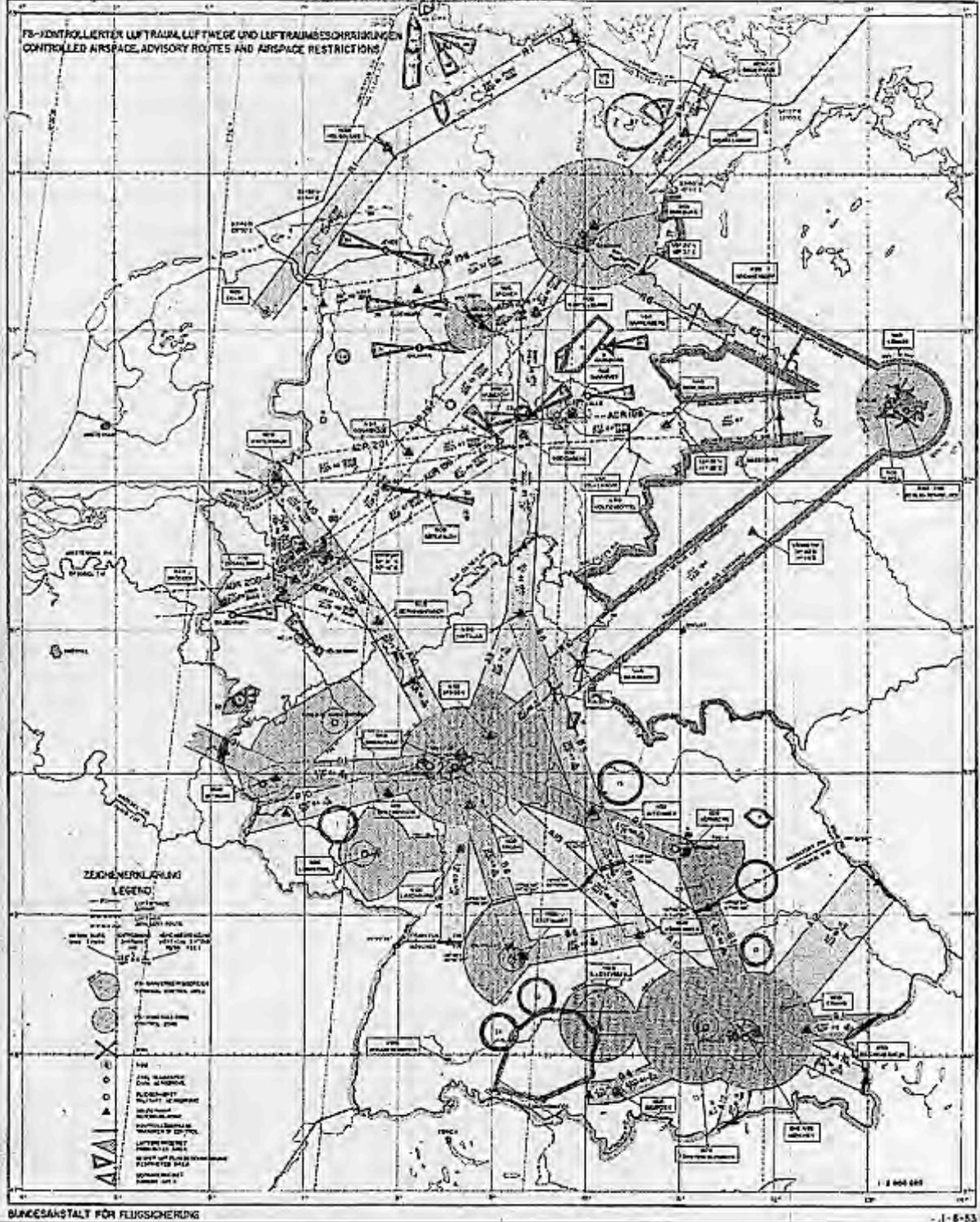


Abbildung 5 (BFS)  
BFS Funknavigationskarte BRD 6/1953

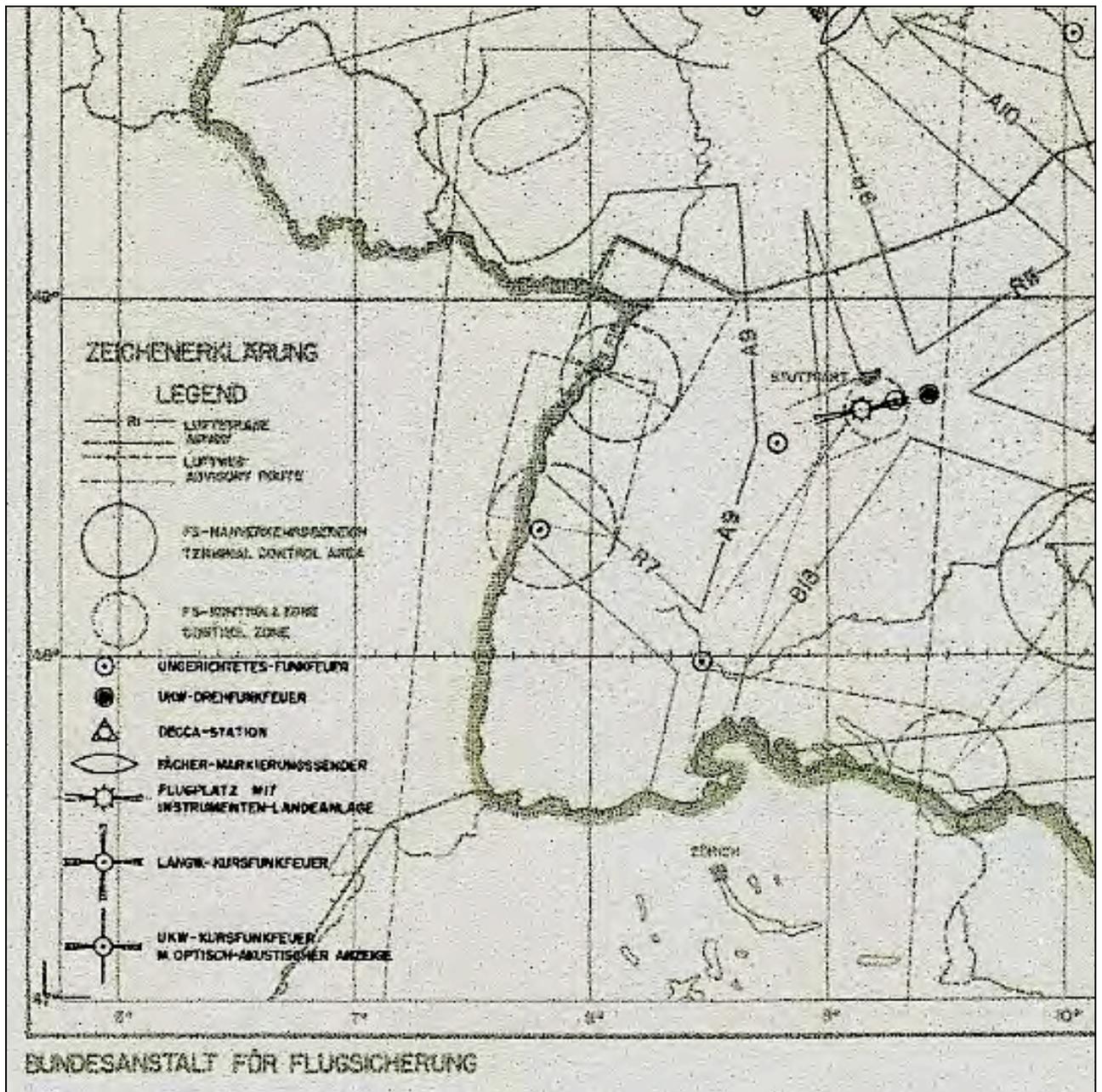


Abbildung 6 (BFS)  
Ausschnitt BFS Funknavigationskarte BRD 12/1953, München FIR

Kopie aus dem Bundesarchiv

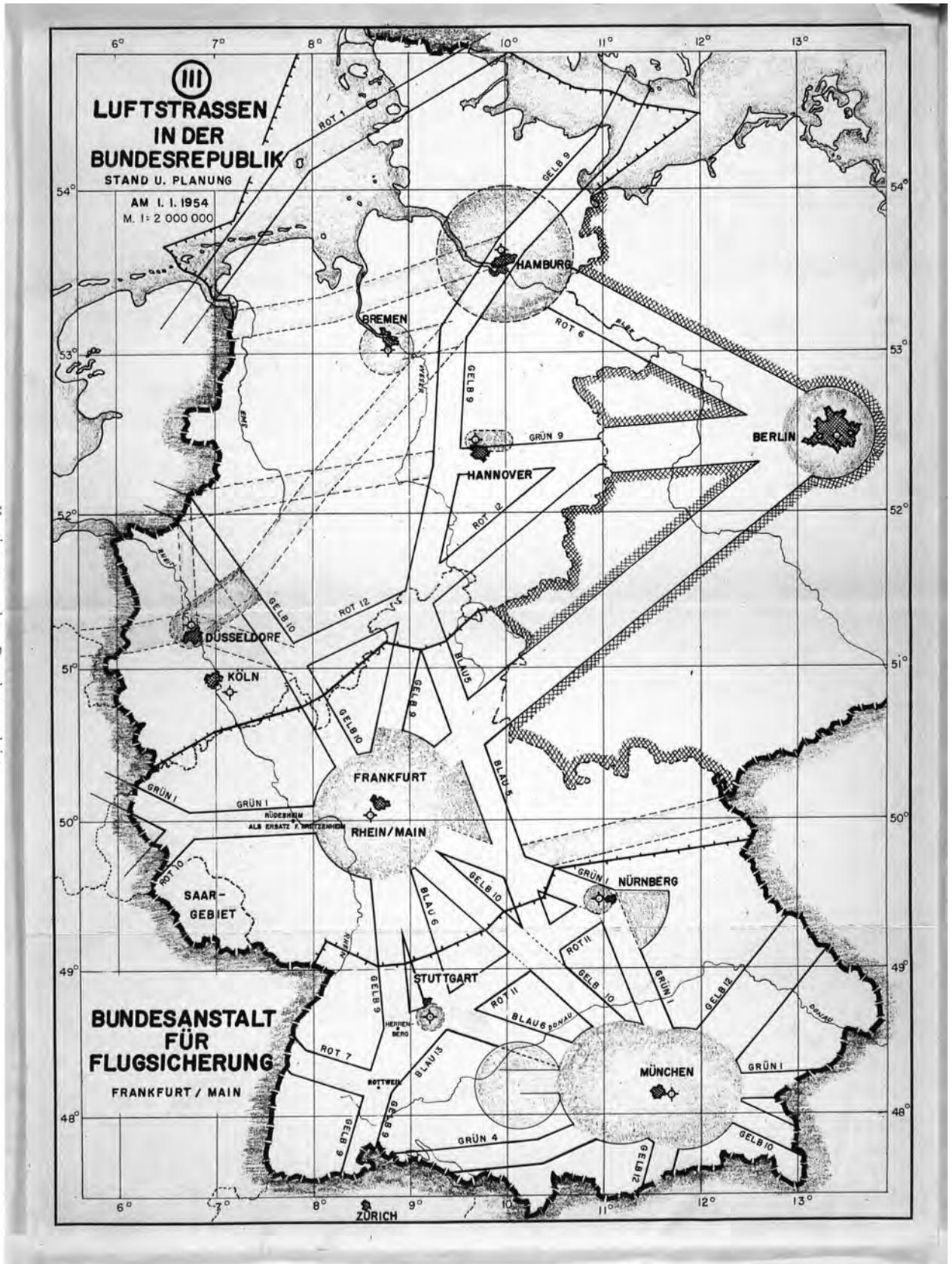


Abbildung 7 (BFS)  
BFS Funknavigationskarte BRD 1/1954



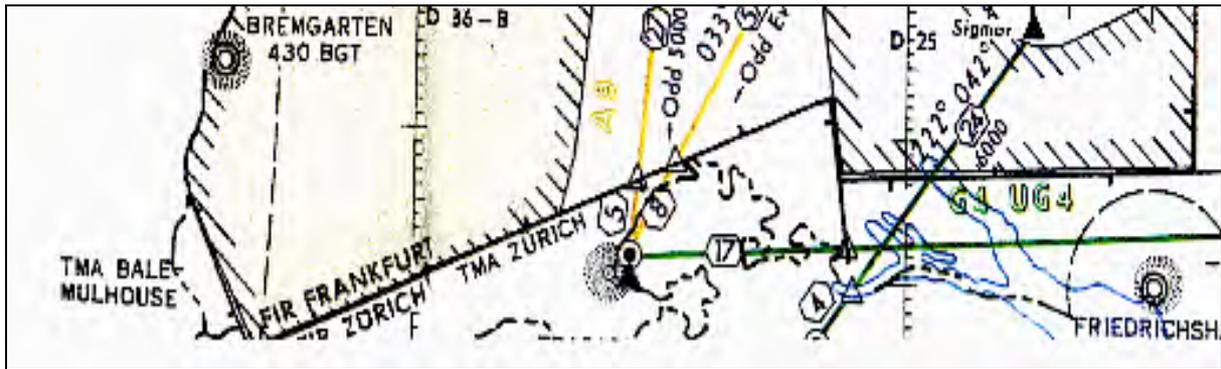


Abbildung 11 (BFS)  
Ausschnitt BFS Funknavigationskarte 5/1966 Frankfurt / Zürich FIRs

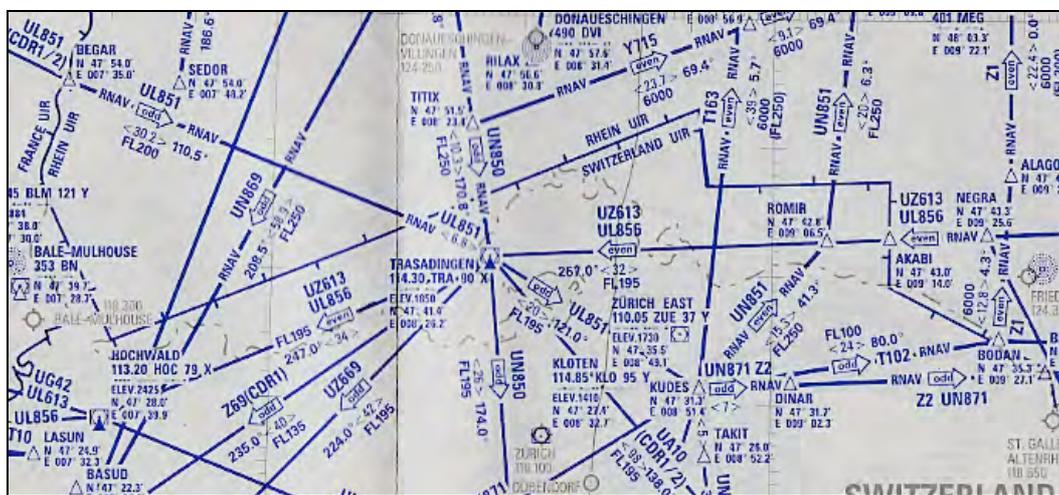


Abbildung 12 (DFS)  
Ausschnitt BFS Funknavigationskarte 2001 Rhein / Switzerland UIRs

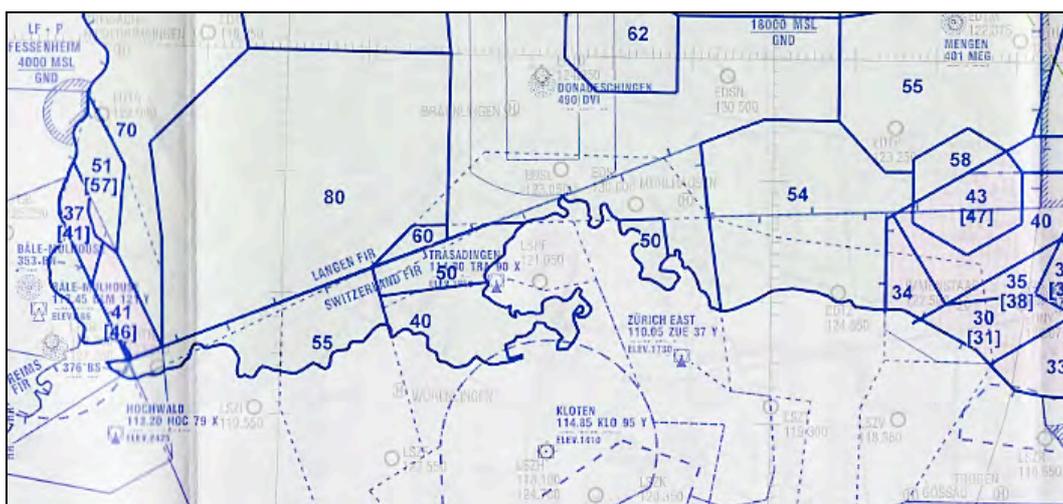


Abbildung 13 (DFS)  
Ausschnitt BFS Funknavigationskarte 2007 Langen / Switzerland FIRs

## Abkürzungen

ACC	AREA CONTROL CENTRE
AHK	ALLIIERTE HOHE KOMMISSION
AIS	AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE
ATM	AIR TRAFFIC MANAGEMENT
BAZL	BUNDESAMT FÜR ZIVIL LUFTFAHRT (SCHWEIZ)
BFS	BUNDESANSTALT FÜR FLUGSICHERUNG (DEUTSCHLAND)
BMV	BUNDESVERKEHRSMINISTERIUM
BRD	BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
CAB	CIVIL AVIATION BOARD (HICOG)
CATAC	TACTICAL AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE (FAF)
CEAC	CENTRAL EUROPEAN ADVISORY COUNCIL (NATO)
CTA	CONTROL AREA
DFS	DEUTSCHE FLUGSICHERUNG
DMA	(US) DEFENSE MAPPING AGENCY
EUM	EUROPEAN MEDITERRANEAN REGION (ICAO)
FAF	FRENCH AIR FORCE
FIR	FLIGHT INFORMATION REGION
HICOG	HIGH COMMISSIONER FOR GERMANY
ICAO	INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
LOA	LETTER OF AGREEMENT
MCAC	METZ MILITARY AIR TRAFFIC CONTROL CENTRE
MTMA	MILITARY TERMINAL CONTROL AREA
NATO	NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION
NFL	NACHRICHTEN FÜR LUFTFAHRER
PACC	PROVISIONAL AVIATION COORDINATION COUNCIL (HICOG)
RAC	RULES OF THE AIR AND AIR TRAFFIC SERVICES
RAFAC	RADIO FACILITY CHART
RCAF	ROYAL CANADIAN AIR FORCE
UIR	UPPER FLIGHT INFORMATION REGION
UN	UNITED NATIONS
USA	UNITED STATES OF AMERICA
USAF	UNITED STATES AIR FORCE

Erstellt von Frank W Fischer  
EU akkred. ATM Sachverständiger  
International Advisory Group Air Navigation Services ANSA

© ANSA 2013

ANSA  
President  
Frank W Fischer  
Main Office & Legal Seat  
Hauptstrasse 21, CH 4571 Lüterkofen, Switzerland  
Tel ++41-32-665-0493 / E-Mail =fischer@atc-ansa.org