Deutschlandreise: Hansestadt Bremen – keine Angst vor Verkehrsflughäfen

Wo soll man in Zeiten von Corona hinfliegen? Ich habe mir ein neues Programm für Kurztrips überlegt. Eine Deutschlandreise. Eine Stadt – ein Tag. Begonnen habe ich mit der Hansestadt Bremen. Zurück zu meinen Wurzeln sozusagen. Meine berufliche Laufbahn begann in Bremen 1978 an der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa. Ich möchte diese sehenswerte Stadt kurz vorstellen. Und auch über die einfachen Flug- und Boden-Verfahren berichten, die an diesem recht günstigen Verkehrsflughafen zu beachten sind ...

Meine Piper Arrow vor der Halle in Worms. Das Wetter war so gut, der Flieger wollte von alleine losfliegen...

Die Flugplanung

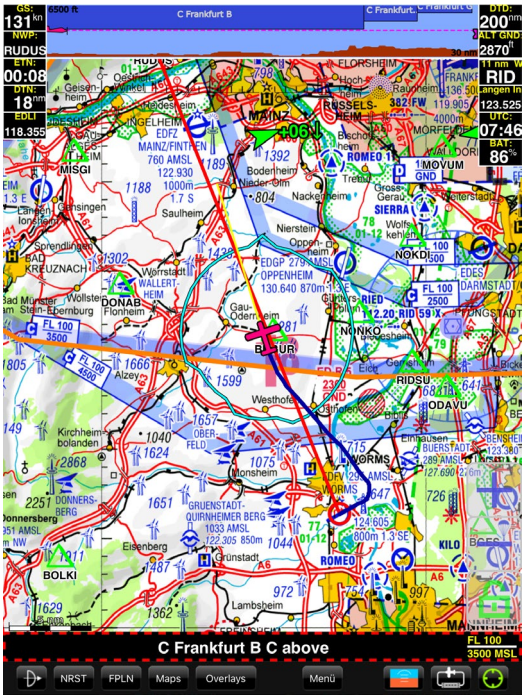
Für den Kurztrip von Worms nach Bremen an so einem schönen Sonnentag ist die Flugplanung so einfach wie für eine Platzrunde. Kaum Höhenwind, nur aufgelockerte Cumulus-Bewölkung vorhergesagt. Sonne überall und die Höchsttemperatur in Bremen angenehme 23 °Celsius. Ich habe vollgetankt. Obwohl der Sprit für hin und zurück ausreichen würde, will ich auch in Bremen tanken. Für diesen Artikel möchte ich alle Hürden der Abfertigung in Bremen nehmen und sehen, wie das dort funktioniert. Der Flieger ist dennoch leicht, 1.000 kg, ich fliege meine Arrow solo und ohne Gepäck. Die Flugzeit ist mit 1:45 berechnet, die NOTAMs sind unauffällig.

Die Flugstrecke hat nur drei Wegpunkte: RUDUS (die Nordwest-Ecke der Wiesbadener Kontrollzone, nördlich von Mainz-Finthen), Bielefeld sowie SIERRA 1, der Einflugpunkt in die Bremer Kontrollzone. Also gibt es nicht viel am GTN650 einzugeben. Haupt-

navigationsprogramm auf diesem VFR-Flug ist allerdings Sky-Map auf dem iPad, auf dem ich auch eine Traffic-Anzeige habe.

Der Flug

Der Flug nach Bremen erfolgte tiefenentspannt. Von Worms aus ging es erstmal nach Norden Richtung Flugplatz Mainz-Finthen. Also links vorbei am Frankfurter Luftraum. Der Class C Airspace beginnt hier in 3.500 Fuß, daher fliege ich in 3.400 Fuß. Hoch genug über der Platzrunde von Mainz und über dem Rheingau.
Der IFR-Verkehr auf die Bahn 07 in Frankfurt kam von links in 4.000 Fuß rein. Die würden wohl über das TCAS wegen mir eine Traffic Advisory bekommen. Und ich bekam eine Verkehrswarnung von Langen Information:



Abflug von Worms (blauer Track). Oben als grüner Pfeil das ADS-B Signal eines Verkehrsflugzeugs im Endanflug auf Frankfurt in 4.000 Fuß.

„Achten Sie auf Wirbelschleppen.“ Wenn ich kreuzenden Verkehr sehe, versuche ich, davor oder direkt darunter zu sein, wenn ich den Endanflug kreuze. Die Wirbelschleppen sinken hinter den Flugzeugen langsam ab, sodass direkt darunter kein Risiko besteht. Ansonsten sollte man weiter ausholen, und ein paar Meilen hinter so einem Verkehrsflugzeug kreuzen.

Auf Überlandflügen spreche ich immer mit Langen Info. Die Verkehrsinformationen dienen der Kollisionsvermeidung. Daher sollte man nicht darauf verzichten. Man kann sich weder darauf verlassen, dass man jedes Flugzeug rechtzeitig sieht, noch auf das Kollisionswarngerät (bei mir PowerFlarm), das nicht immer jeden Verkehr anzeigt.

Auf dem Weg nach Mainz in 3.400 Fuß ...

Ab RUDUS konnte ich entsprechend der Luftraumstruktur erst auf 4.500 Fuß, dann auf 5.500 Fuß und zuletzt auf meine Reiseflughöhe FL 075 steigen. Über dem Taunus ist man auf dieser Route noch ziemlich tief und es gibt jede Menge Wald. Daher halte ich gerade hier immer Ausschau nach möglichen Notlande-Äckern entlang des Flugweges. Sicher ist sicher.

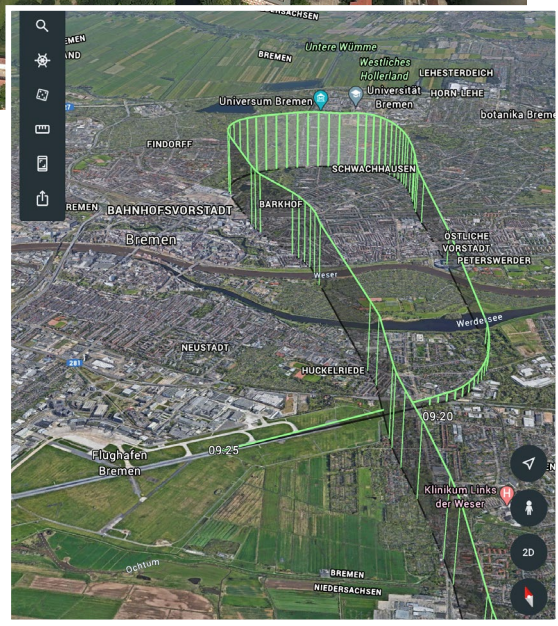
Über dem Rhein in 3.400 Fuß northbound. Rechts die Weinhänge des Rheingaus.
Wolken, die nicht stören – im Reiseflug nach Bremen.

In FL075 noch die Power einstellen, Flieger austrimmen und die Aussicht genießen. Ich war nun über den vereinzelten Cumulus-Wolken. Das beschert einen sehr ruhigen Reiseflug und man begegnet keinen Segelfliegern. Angenehm. Die Ausblicke auf die Landschaft aus FL 075 waren großartig. Ich sah die größeren Flugplätze schon von weitem: Breitscheid und Siegerland, dann den „Flughafen“ von Paderborn und später Oerlinghausen und Bielefeld, mein letzter Wegpunkt vor Bremen.

Die Bremen ATIS konnte ich auf meinem zweiten Funkgerät abhören, dem GNS 430: Bahn 27, scattered in 3.700 ft, 19° C. Wunderbar.
Ich begann den Sinkflug, plante den Anflug, machte meine Approach Checks. Dann meldete ich mich bei Langen ab und rief Bremen Tower.

Vom Bremen Tower bekam ich die Freigabe: „D-EGKK cleared to enter Control Zone via SERRA 1.“ Zu beachten ist hier, dass alle VFR An-und Abflüge unter 2.000 Fuß geflogen werden sollen. Für den Anflug hatte ich mir etwas Besonderes ausgedacht: Da in Bremen so gut wie kein Verkehr zu erwarten war, wollte ich vor der Landung noch zwei Fotos machen: vom Flughafen Bremen und der Bremer Altstadt. Also machte ich folgenden Request: „D-EGKK, for some photos of airport and downtown request to cross threshold 27 at 2.000 ft northbound.“ Als ich später SIERRA 1 meldete, kam schon die Freigabe: „D-EGKK, cleared as requested, report when finished.“

Und so wurde der Anflug besonders schön: Über der Schwelle der Runway 27 konnte ich



Die Bremer Altstadt aus der Luft. Der Fotoflug über Bremen in Google Earth (rechts).

ein Foto vom Flugplatz machen, kurz darauf schon die Bremer Altstadt fotografieren. Dann meldete ich „ready for approach now“ und bekam eine Freigabe zum Direktanflug auf die Bahn 27.

Ankunft am Flughafen Bremen

Zur Anflugvorbereitung gehört unbedingt, sich auch die Rollkarte anzusehen. Dann weiß man schon vorher, welche Freigabe zu erwarten ist. Für die Landebahn 27 ist das einfach: Die GA-Flugzeuge parken auf dem „Vorfeld 2“, einer ehemaligen Landebahn nördlich der RWY 27. Man landet und erhält die Freigabe: „Leave Runway via Taxiway B and wait for Follow-me.“ Der Taxiway B ist sehr schmal und der Tower sehr hilfsbereit, um zu verhindern, dass man in den breiten

Taxyway C reinrollt. Auf „B“ soweit vorrollen, dass man aus dem Sicherheitsbereich der Landebahn raus ist. Also großzügig die gelbe Runway Hold Line hinter sich lassen. Dann kann man die Bremse setzen, Klappen einfahren und aufräumen. Am Horizont sieht man schon den gelb-schwarzen „Kartoffelkäfer“ heranflitzen, man meldet „Follow-me in sight“ und erhält die Freigabe „Follow Follow-me to Parking“.

Der Follow-me weist einen auf einem der gut markierten Abstellplätze ein, wo man den Motor abstellen kann. Beim Rumlaufen ums Flugzeug sollte man die gelbe Weste nicht vergessen. Für die Fahrt zum und vom Terminal braucht man sie später nicht mehr. Man muss sie also nicht mit in die Stadt schleppen. Was man aber unbedingt mit von Bord nehmen muss, sind Lizenz und Ausweis. Sonst kommt man später nicht zurück aufs Vorfeld. Corona Mund-Nasenschutz ist im Follow-me und im Terminal erforderlich. In der Straßenbahn natürlich auch. Der Follow-me-Fahrer bittet dann, ein Foto vom Lärmschutzzeugnis machen zu dürfen – für die spätere Rechnung.

Beim Follow-me-Fahrer kann man auch den Tankwagen bestellen. Ich hatte das schon beim Tower gemacht, brauchte aber nicht lange zu warten, da der Fuel Truck schon an der Nachbar-Maschine zu Gange war. Tanken vom Truck mit Bedienung, sehr praktisch. Der Preis für 100LL etwas billiger als

Der Flughafen Bremen aus 2.000 Fuß

in Worms: 2,28 Euro/ltr. Bezahlen beim Fahrer mit girocard oder Kreditkarte.

Ist man fertig, bringt einen der Follow-me-Fahrer zum Ausgang. Es geht durch eine Schleuse neben dem Terminal raus und man ist in Bremen.

Ein kurzer Bummel durch Bremen

In wenigen Minuten ist man an der Straßenbahn-Endhaltestelle vor dem Terminal. Es gibt einen Ticketautomaten; die Tageskarte Bremen kostet 8,30 Euro. Und in gut 15 Minuten ist man mitten in der Bremer Altstadt, wo man alle schönen Highlights zu Fuß erkunden kann.

Der Roland, eine mittelalterliche Figur vor dem Bremer Rathaus. Im Hintergrund sieht man die Restaurants mit Tischen unter den Sonnenschirmen.

Rathaus

Am besten, man beginnt den Rundgang durch die Stadt am Rathaus (mit dem Roland UNESCO Weltkulturerbe). Hier auf dem Marktplatz gibt es etliche Restaurants, wo man schön im Freien sitzen kann. Es lohnt sich, hier eine Mittagspause zu machen. Schnell noch die Bremer Stadtmusikanten vor dem Rathaus ansehen – ein Wahrzeichen der Stadt – und es geht weiter zur Böttcherstraße.

Böttcherstraße

Wenn man noch nie in Bremen war und nur einen einzigen Ort angucken könnte, dann müsste man unbedingt einmal durch die Böttcherstraße schlendern. Man findet sie fünf Minuten südlich des Rathauses. Ich finde die Straße die schönste in der ganzen Stadt, wenn nicht in der ganzen Republik. Die Böttcherstraße ist ein etwa 110 Meter langes Ensemble von mehreren Gebäuden, die künstlerisch aus einem Guss zwischen 1922 und 1931 entstanden sind. Die expressionistischen Gebäude wurden von dem Bremer Kaufmann und Mäzen Ludwig Roselius in Auftrag gegeben. Heute sind in den Häusern Museen, Geschäfte des Kunsthandwerks und ein Hotel untergebracht.

Eingang zur Böttcherstraße mit dem Goldrelief „Der Lichtbringer“

In der Böttcherstraße ... Diese Tafel in der Böttcherstraße erinnert an die Pionierleistungen der Luftfahrt vor dem Krieg. Im Focke-Wulf-Werk am Flughafen wurde die FW 200 „Condor“ gebaut, die 1938 von Berlin nach New York flog.

Luftfahrt

Bremen ist eine Luft- und Raumfahrtstadt. Man kann hier studieren, sich zum Verkehrspiloten ausbilden lassen oder in einer der Luft- und Raumfahrt-Firmen arbeiten. Der Airbus „Beluga“ ist hier regelmäßig zu Gast, Airbus baut hier Tragflächen. Bremer Kaufleute finanzierten den Flug der Junkers W33 „Bremen“, die 1928 erstmals von Ost nach West über den Atlantik flog. Diese Maschine ist in der Bremen-Halle am Flughafen ausgestellt.

Schnoor

Der Schnoor, von der Böttcherstraße in zehn Minuten zu Fuß zu erreichen, ist das älteste Stadtviertel Bremens. Es besteht aus etwa 100 kleinen Häusern, zum Teil noch aus dem 15. Jahrhundert. Enge Gassen laden zum gemütlichen Schlendern ein. Kunsthandwerk, Schmuckläden, Cafés sind hier anzufinden – und eine Eisdiele! Nichts wie hin ...

Der Schnoor ist Bremens ältestes Viertel – und sehenswert.

Weser

Die Weser fließt gemütlich durch Bremen und es lohnt ein Bummel an der Uferpromenade entlang. Wer länger bleiben will: Am Kai liegt ein großer Dreimaster, die „Alexan-

der von Humboldt“, heute ein Hotelschiff. Man kann aber auch einfach an Deck einen Drink genießen: „You can drink and fly – as long as you are not the pilot.“

Mehr von Bremen sehen

Ein Tag reicht nicht aus, alle Sehenswürdigkeiten von Bremen zu sehen. Bleiben Sie doch einfach über Nacht! Es lohnt dann, ein Fahrrad zu mieten. Dann geht es hinaus ins Grüne. Man könnte nach Norden durch den Bürgerpark fahren, ein Ruderboot ausleihen, das noble Parkhotel anschauen oder an der Waldbühne essen gehen. Weiter geht es in den Stadtwald, der sich im Norden anschließt, und hier zu dem schönen Stadtwaldsee. Erfrischung in der Sommerhitze gefällig, aber keine Badesachen dabei? Macht nichts, es gibt auch einen FKK-Strand.
Östlich am Stadtwald liegt das Gelände der Bremer Universität, ein Technologie-Zentrum neben dem anderen. Auch hierher fährt übrigens die Straßenbahnlinie 6, mit der man vorher vom Flughafen in die Stadt gefahren ist.

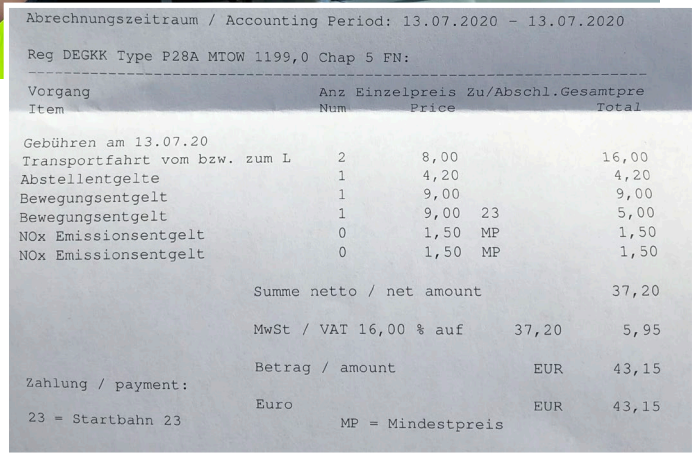
Die Pflicht ruft: Wie kommt man wieder zu seinem Flugzeug?

Irgendwann muss man sich von Bremen losreißen, und es geht mit der Linie 6 zurück zum Flughafen. Wie kommt man dort wieder zu seinem Flugzeug? Die Abfertigung der General Aviation in Bremen hat sich geändert. Ich will keine Tränen erzeugen und nicht schreiben, wie es früher war. Heute ist es etwas umständlicher.

Wichtigste Lektüre ist hier nicht die AIP, sondern die Webseite des Flughafens, in der das Procedere ausführlich und recht freundlich erklärt wird. Und freundlich waren auch alle Flughafenmitarbeiter, denen ich am Flugplatz begegnet bin. Es geht so:

Man geht im Terminal 1 in die erste Etage zur Sicherheitskontrolle. Dort ist ein Schalter, an dem man sich meldet und erklärt, dass man einen General-Aviation-Flug anmelden möchte. Man füllt ein einfaches Formular aus (Name, Vorname, Kennzeichen, Zielflugplatz und ein paar Kreuzchen). Angeblich soll man dann eine Nummer anrufen, aber das war bei mir nicht erforderlich. Nun werden Lizenz und Ausweis kontrolliert. Dann geht man mit der Anmeldung in der Hand links von der Pax-Sicherheitskontrolle durch die Tür T18 zur Crew-Sicherheitskontrolle. Dort das Formblatt abgeben und erneute Lizenzkontrolle, dann durch die Sicherheitskontrolle.
Hinter der Sicherheitskontrolle nach links und wieder nach rechts den Schildern „General Aviation“ folgen. Man geht eine Treppe runter und steht am GA Meeting Point vor einer Glastür zum Vorfeld. Dort hängt ein Telefon an der Wand, man ruft die Vorfeldkontrolle an.

Noch ein Wort zu Passagieren:
Für die füllt man am Schalter ein anderes Formular aus. Die Passagieren erhalten dann einen Barcode und können damit durch die „Fast Lane“ der Pax-Sicherheitskontrolle gehen. Dann folgen sie ebenfalls den Schildern die Treppe runter und man trifft sie am GA Meeting Point.
Am Ende fährt der Follow-me vor und holt einen ab.



Abrechnungszeitraum / Accounting Period: 13.07.2020 - 13.07.2020

Reg DEGKK Type P28A MTOW 1199,0 Chap 5 FN:

Vorgang Item	Anz Num	Einzelpreis Price	Zu/Abschl.	Gesamtpre Total
Gebühren am 13.07.20				
Transportfahrt vom bzw. zum L	2	8,00		16,00
Abstellentgelte	1	4,20		4,20
Bewegungsentgelt	1	9,00		9,00
Bewegungsentgelt	1	9,00	23	5,00
NOx Emissionsentgelt	0	1,50	MP	1,50
NOx Emissionsentgelt	0	1,50	MP	1,50

Summe netto / net amount 37,20

MwSt / VAT 16,00 % auf 37,20 5,95

Betrag / amount EUR 43,15

Zahlung / payment:

Euro EUR 43,15

23 = Startbahn 23 MP = Mindestpreis

Oben: In Bremen kassiert der freundliche Follow-me-Fahrer alle Gebühren, die Rechnung für mich lag schon bereit. Unten: Die Rechnung. Ordnung muss sein. Die Preise sind noch moderat für einen guten, freundlichen Service. Start und Landung werden separat berechnet.

Im Follow-me liegt schon die Rechnung parat. Ich zahlte mit girocard. Für meine Arrow inklusive Parken für einen Tag kostete das 43,15 Euro. Kleine Einsparmöglichkeit: Wenn man auf der Querbahn 23 startet (700 Meter), zahlt man nur die halbe Startgebühr (mindestens aber 5 Euro). Der Wind kam aus Südwesten, also habe ich das gemacht.

Kleiner Plausch mit dem Follow-me-Fahrer. Das hier sei eigentlich nicht sein normaler Job. Er ist wohl bei der Vorfeldkontrolle tätig. Aber am Flughafen wird heftig Kurzarbeit gemacht und dann kommen noch ein paar Krankmeldungen und es wird eng mit dem Personal. Das ist die augenblickliche traurige Situation an vielen Flugplätzen. Geflogen wird Corona-bedingt auch kaum. Zu meiner Abflugzeit startete außer mir nur ein

Flugplatz Mainz-Finthen aus 3.400 Fuß, hier auf dem Rückweg von Bremen.

Business Jet. Am Terminal stand nur ein einziges Verkehrsflugzeug und auf dem Vorfeld neben mir nur noch eine Cirrus. Das war's an Flugzeugen auf einem Verkehrsflughafen! Das ganze Terminal war leer und ausgestorben gewesen.

Es geht nach Hause. Outside-check, Anlassen, Rollfreigabe und Abflug. Nicht vergessen: Abflug ebenfalls maximal 2.000 ft, bis man aus dem Luftraum raus ist.

Wieder über die Wolken, diesmal liegen die höher. In FL 085 kam ich nicht drüber, in FL 095 auch nicht, also wieder runter unter die Basis, ich flog in FL075. Sehr ärgerlich: Near Miss mit einem Segelflieger. Ich habe ihn nie gesehen, weder aus dem Fenster noch auf dem PowerFlarm. Erst als ich gerade vorbei war, poppte eine Warnung auf und ein Flieger wurde direkt hinter mir in selber Höhe angezeigt. Als ich abflog, sah ich ihn auf dem Display hinter mir kreisen. Man kann gar nicht genug aufpassen.

Bald musste ich wieder runter aus meiner Aussichtshöhe und mich unter den Frankfurter Class C Deckel zwängen. Ein kurzer Blick noch auf den Flugplatz Mainz-Finthen und es war Zeit für die Approach Checks. Langer, direkter Endanflug auf die 06, wie in Worms gewünscht, und ich bin wieder unten. Flieger waschen – hunderte Mücken, obwohl ich hoch flog. Dann ab damit in die Halle und auf nach Hause.

Es bleiben nur noch zwei Fragen übrig: Wann fliege ich wieder los? Und in welche Stadt?

PeterKlant@Lindbergh-aviation.de

[1] Flughafen Bremen www.bremen-airport.com

[2] Und die Seite für uns: www.bremen-airport.com/service/general-aviation/allgemeine-luftfahrt

[3] In Bremen wird die einzige Fw 200 „Condor“ restauriert, die es noch gibt: https://fw200-restaurierung-bremen.de/