

Offshore Helikopter - Nordsee

Mit dem weiteren Ausbau erneuerbarer Energien und damit auch der Errichtung von Offshore-Windparks in der Nord- und Ostsee gewinnt der Luftverkehr von und zu diesen Anlagen zunehmend an Bedeutung.

Vor allem in der Nordsee spielt der Offshore-Helikopterverkehr eine große Rolle. So haben sich die Verkehrszahlen des Offshore-Verkehrs in den letzten Jahren mehr als verdreifacht.

Im Gegensatz zu anderen Anrainerstaaten der Nordsee (z. B. Norwegen, Dänemark, Niederlande, Großbritannien) ist der Helikopterverkehr über der deutschen Nordsee jedoch vergleichsweise schlecht ausgebaut. Dies liegt vor allem daran, dass sich Deutschland nicht an der Öl- und Gasförderung in der Nordsee beteiligt.

Aufgabenbereich

In Deutschland findet Offshore-Helikopterverkehr in den folgenden Bereichen statt:

- Personentransporte von/zu Offshore-Windparks (vor allem von/zu diversen Substations der Windparks)
- Materialtransporte von/zu den Offshore-Windparks
- Seelotsentransfer für lotsenpflichtige Schiffe über Elbe, Weser, Jade und Ems
- (Offshore-)Luftrettung für Windparks und Zivilbevölkerung
- SAR- und Seenotrettung

Flugplätze und Unternehmen

Die meisten Unternehmen, die dieses Aufgabenspektrum im Nordseebereich abdecken, sind überwiegend an den Flugplätzen EDWE, EDWI, EDWS, EDXO, EDXJ, EDXH sowie EDHR stationiert. Zudem beteiligen sich auch niederländische und dänische Unternehmen am Offshore-Flugverkehr über der deutschen Nordsee.

Nachfolgend eine Auflistung einiger in Deutschland stationierter Offshore-Flugunternehmen:

Unternehmen (Rufzeichen)	Standorte	Luftfahrzeuge	Aufgabenbereiche
Northern Helicopter GmbH (NHC - NORTHERN)	EDWI, EDWS, EDXO	EC45, EC55, BK17	Offshore-Luftrettung (EDXO, EDWS) Ambulanzflugdienst (EDWS) Seelotsentransfer (EDWI)
Helicopter Travel Munich (HTM - HELITRAVEL)	EDHR, EDWE, EDWS	EC35, EC45	Offshore Personen- und Materialtransporte
Noordzee Helicopters Vlaanderen (NHD - NEMO)	EDWE	EC75	Offshore Personen- und Materialtransporte

Unternehmen (Rufzeichen)	Standorte	Luftfahrzeuge	Aufgabenbereiche
Heli Service International GmbH (HSO - HELISERVICE)	EDWE, EDWR, EDXJ	A139, A169	Offshore Personen- und Materialtransporte

Die meisten Helikopter dieser Unternehmen sind mit einer Seilwinde ausgestattet. Dies ermöglicht einen einfachen Personen- und Materialaustausch an Orten, an denen keine geeigneten Landemöglichkeiten bestehen.

Verfahren

Flugregeln und Wetterminima

Im Gegensatz zu anderen Ländern sind in Deutschland Anflüge zu Offshore-Stationen unter Instrumentenflugregeln (IFR) nicht möglich. Das bedeutet, dass Flüge zu den Stationen in der Regel vollständig unter Sichtflugregeln (VFR) im Luftraum Golf durchgeführt werden. Für Helikopter gelten dabei folgende Wetterminima:

- Frei von Wolken, Bodensicht
- Mindestsichtweite 800 m

Diese reduzierten Minima stellen im internationalen Vergleich keine wesentlichen Nachteile dar. Geplante Offshore-Flüge finden üblicherweise tagsüber statt.

Je nach Wetterlage kann es auf dem Rückflug sinnvoll sein, auf IFR zu wechseln. Dies wird insbesondere bei schlechtem Wetter auf den Flugplätzen EDWE und EDWI praktiziert, da diese über RNP-Anflüge verfügen. Zu beachten ist jedoch, dass eine IFR-Freigabe erst ab einer Höhe von 3000 ft MSL möglich ist. Bis zu dieser Höhe müssen die VFR-Wetterminima durchgehend eingehalten werden!

Einige Offshore-Landeplätze deutscher Energieversorgungsunternehmen befinden sich zwar in internationalen Gewässern, aber innerhalb der FIRs EHAA (Amsterdam) und EKDK (Kopenhagen). Dort gelten teilweise abweichende Regelungen für den Helikopterverkehr über der Nordsee.

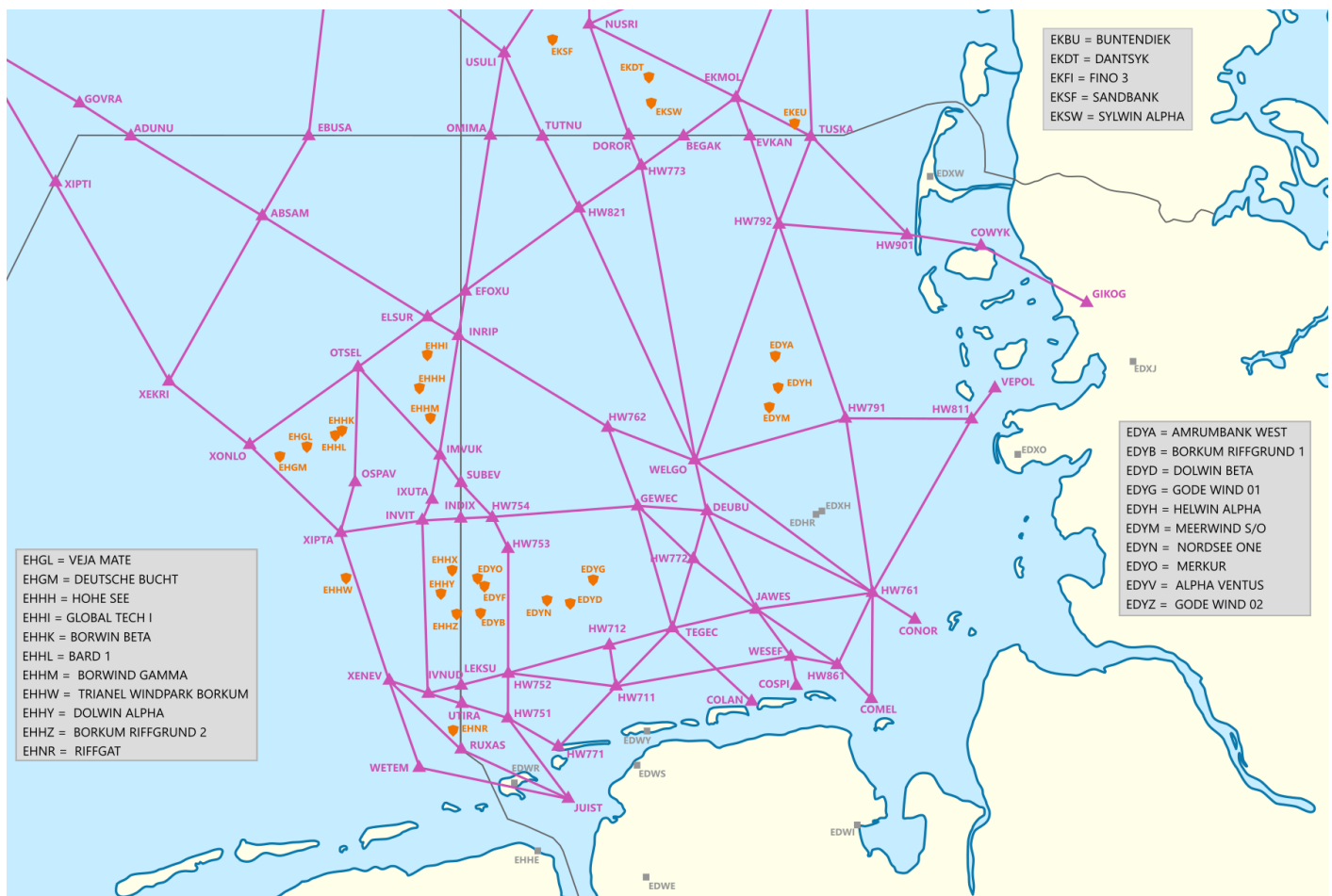
So existieren in der EHAA-FIR beispielsweise sogenannte HTZ (Helicopter Traffic Zones) mit einem Radius von ca. 5 NM um die Landeplätze, die vor dem Erreichen der Offshore-Anlage per Funk kontaktiert werden müssen. Zudem sind dort IFR-Flüge im Luftraum G möglich. Das gesamte Nordseegebiet ist zudem als RMZ (Radio Mandatory Zone) und TMZ (Transponder Mandatory Zone) klassifiziert, weshalb ein durchgehender Funkkontakt mit FIS, Dutch MIL oder dem zuständigen Radio Operator verpflichtend ist.

Flugrouten

Auch wenn Offshore-Flüge häufig unter Sichtflugregeln (VFR) durchgeführt werden, verlaufen sie stets entlang fest definierter VFR-Routen. Diese sogenannten KY-Routen führen über die deutschen Landesgrenzen hinaus und setzen sich auch in Dänemark und den Niederlanden fort.

Sie dienen mehreren Zwecken:

- Verbesserung der Such- und Rettungsmöglichkeiten im Falle eines Unfalls (SAR)
- Einhaltung ausreichender Abstände zu Windparks und Flugbeschränkungsgebieten
- Unterstützung bei der Navigation bei schlechtem Wetter
- Verbesserung des Lärmschutzes für Insel- und Küstenbewohner



Die KY-Routen werden mithilfe von GPS abgeflogen. Fluglotsen bzw. FIS-Stellen sind in der Regel nicht über diese Routen informiert, da sie ausschließlich der internen Koordination des Helikopterverkehrs dienen.

Die Koordinaten der jeweiligen Wegpunkte sind unter folgendem Link verfügbar:

<https://www.helidecks.de/waypoints-49.html>

Funk- und Radarkontakt

Der Helikopterverkehr über der Nordsee befindet sich aufgrund der Verkehrsdichte in der Regel ständig auf der zuständigen FIS-Frequenz, um aktuelle Wetter- und Verkehrsinformationen zu erhalten. Sollte kein FIS-Lotse verfügbar sein, übernehmen die zuständigen ATC-Sektoren (z. B.

Bremen Radar, FRI oder EID) diesen Aufgabenbereich.

Der Funk- und Radarkontakt ist über der Nordsee jedoch stark eingeschränkt, insbesondere aufgrund der typischerweise niedrigen Flughöhen im Offshore-Helikopterverkehr. Bei größerer Entfernung vom Festland muss daher mit einem Verlust des Funkkontakts gerechnet werden. Dies ist normal und stellt kein Abbruchkriterium für den Flug dar.

Eine Information durch die zuständige Flugsicherung erfolgt möglicherweise nicht.

Helidecks

Viele Offshore-Stationen verfügen über entsprechende Helidecks, auf denen Helikopter landen können. Diese sind unterschiedlich ausgestattet. In der Praxis verfügen viele Offshore-Helidecks über sogenannte "Traffic"-Frequenzen, auf denen während des Anflugs Informationen zur aktuellen Anflugsituation übermittelt werden können.

Dabei erfolgt in der Regel eine Kommunikation mit dem Radio Operator, bei der folgende Informationen durchgegeben werden:

- Flugroute/geplante Mission
- Anzahl der Personen an Bord
- Verbleibende Kraftstoffzeit

Diese Radiostationen werden auf VATSIM jedoch nicht simuliert. Es kann alternativ eine Verkehrsankündigung über die Advisory-Frequenz 122.800 MHz vor dem Start bzw. vor der Landung erfolgen.

Weitere Informationen sowie Koordinaten der Helidecks und Windenbetriebsflächen findest du unter folgenden Links: <https://www.helidecks.de/helidecks-rettungsflaechen.html> und <https://www.helidecks.de/windenbetriebsflaechen.html>

Revision #6

Created 14 July 2025 19:12:39 by 1395737

Updated 15 July 2025 10:19:40 by 1395737