

Positionspapier

Deutscher Segelflugverband e.V. DSV für die Kooperation Luftsport

Eckpunkte zur und Umgang mit der Luftraumplanung 2021 und folgende Jahre unter Corona-Pandemie Bedingungen und deren Auswirkungen

Anlass

Die Anwendung des Kriterienkatalogs als Verwaltungsvorschrift zur Gestaltung und Planung der Lufträume in der Bundesrepublik Deutschland (KK) sieht vor, dass im Sommer eine Analyse der aktuellen Lage der Luftraumnutzung im Hinblick auf Anpassungen; Veränderungen etc. für das Folgejahr an alle Nutzergruppen gesandt wird. Dabei wird auf

- quantitative Entwicklungen
- standortspezifische Besonderheiten
- Flugsicherheitsereignisse
- und ggf. auf von außen (Nachbarstaaten) an die DFS herangetragenen anstehenden Planungen

eingegangen und mit ersten Analysen und Ankündigungen unterlegt.

Die Analyse im Sommer 2020 der DFS geht selber auf die bisher einmalige Situation ein, dass die Corona-Pandemie und der dadurch ausgelöste Lock-down praktisch zum Erliegen des gesamten Luftverkehrs geführt hat. Erst langsam konnten Luftsport und General Aviation wieder - nach 16 teils unterschiedlichen föderalen Regeln - aktiv werden. Der kommerzielle Luftverkehr (außer Fracht) ist aktuell bei etwa 10 bis 15% Nutzung des Luftraums angekommen und hat zudem wirtschaftlich dramatisch geänderte Aussichten.

Annahmen für die Luftraum-Planung 2021

Unter diesen Umständen ist es für alle Beteiligten äußerst schwierig, belastbare Aussagen zur absehbaren Entwicklung bei der Luftraumnutzung zu geben. Hierzu hat die Kooperation Luftsport folgende Bewertungen und Einschätzungen:

- Die Kooperation Luftsport unterstützt auch unter den aktuellen Umständen die konsequente Umsetzung des Kriterienkatalogs mit den Zeitabläufen zur Vor-Information und zur Aufnahme der Gespräche über die möglichen Themen und Standorte.
- Nach Ansicht der Kooperation Luftsport wird die Corona-Pandemie im Zusammenwirken mit der zunehmenden Bedeutung der klimapolitischen Vorgaben sowohl kurzfristig (Pandemie), wie auch mittel- und langfristig (Klimaauswirkungen, neue Mobilitätskonzepte etc.) eine nachhaltige und insgesamt spürbare Reduzierung für den motorisierten und vor allem kommerziellen Luftverkehr bedeuten. Dies bezieht sich auf die heute eingesetzten und bekannten Technologien und Geschäftsmodelle.
- Bereits jetzt sind Strategien und Maßnahmen erkennbar, mit denen die Airlines und die Regulierungsbehörden – aber auch die Einrichtungen zur Flugsicherheit - mit diesen neuen Rahmenbedingungen umzugehen versuchen. Wahrscheinlich wird das zum dauerhaften Abbau von Kapazitäten beim Material und auch beim Personal führen.
- Unter diesen Umständen teilen wir aufgrund der aktuellen Datenlage nicht die Einschätzung der DFS, dass im Jahr 2021 bereits wieder ein Niveau von 80% von 2019 erreicht wird.
- Andererseits anerkennen wir die Überlegungen der DFS zum Planungsprozess und – unter den o.g. Vorbehalten – auch zu den Analysen mit jeweiligen theoretischen/denkbaren Maßnahmen an den ausgewählten Standorten.

Ausdrücklich weisen wir hier darauf hin, dass wir uns mit dieser Beurteilung an dieser Stelle nicht zu den vorgeschlagenen Maßnahmen an den von der DFS vorgeschlagenen Standorten äußern. Das erfolgt gesondert.

Allerdings verlangt diese Situation nach einem gemeinsamen Grundverständnis, wie in dieser Situation mit der Luftraumplanung für 2021 und die kommenden Jahre umgegangen wird.

Vorschlag zum Vorgehen für die LR-Planungen 2021 ff
Um die Planungen und Überlegungen zum LR 2021 unter den bekannten Umständen überhaupt zu starten, schlagen wir vor, dass sich die DFS und die Stakeholder auf ein gemeinsames Verständnis und Vorgehen festlegen:

Dazu bringen wir folgende Eckpunkte zur Diskussion:

A. Vorschlag zum Umgang mit DFS Unterlagen entsprechend KK vom 16.06.2020

1. Einstieg: Verkehrszahlen von 2019 und dem aktuellen Luftraum 2020

Alle Überlegungen und Vorschläge werden unter den u. g. Aspekten dargestellt und bewertet:

- a. Gab es signifikante Flugsicherheitsereignisse, die strukturell einer schnellen Änderung unabhängig von der Anzahl der Luftraumnutzung und dem Einzelereignis bedürfen?
- b. Zwingend notwendige Änderungen am Ablauf und Organisation aufgrund von zurückliegenden Verkehrszahlen, ohne dass diese einem Trend zugeordnet werden?
- c. Weitere relevante Einflüsse (DFS Organisation, Einflüsse aus Nachbarstaaten etc.)?

2. Annahmen für die LR-Nutzung 2021: Diskussion nach den zeitlichen Abläufen aus dem KK zu den von der DFS vorgeschlagenen Standorte für LR 2021. Dies unter folgenden alternativen Annahmen:

Variante 1: Verkehrszahlen 2019, da die Zahlen 2020 nicht valide sind.

Variante 2: Entwicklung Trend 2021 mit festzulegenden alternativen Annahmen wie:

- i. 80% DFS Prognose aus Anschreiben; ist diese noch realistisch?
- ii. 40% bis 50% Trend bei Analysen aus Sicht von Airlines oder deren Daten zur Begründung Abbau der Flotte/n und Personal
- iii. 20 bis 40 % Trend bei Analyse auf Grundlage politischer Meinungsträger, Stiftungen und/oder Wirtschaftsforschungs-Einrichtungen
- iv. Sind andere Planungs-Grundannahmen verfügbar?

3. Bewertung:

- a. Reichen die Lufträume, die für 2020 festgelegt wurden auch für 2021?
- b. Stellen wir die Überlegungen zu den Planungen komplett zurück oder sogar ein?
- c. Welche Maßnahmen werden für die Standorte gemeinsam als relevant angesehen und bis zur Vorstellungsreife weiterbearbeitet?
- d. Ist sogar der LR Status 2020 absehbar für den LR 2021 überdimensioniert?

Die Ergebnisse aus den Punkten 2 und 3 können in einer Matrix dargestellt werden.

4. Umsetzung:

- a. Vorstellung der Erfordernisse oder Nicht-Erfordernisse für Änderungen LR 2021 auf der Luftraumnutzerkonferenz im Oktober 2020 mit den dann vorliegenden Zahlen
- b. gemeinsame Diskussion und Meinungsbildung unter den Luftraumnutzern aufgrund der vorgenannten Punkten 1 bis 3
- c. Festlegung,
 - i. ab wann
 - ii. und bei Erfüllung welcher Werte bzw. Annahmenwerden mögliche Anpassungen und/oder Verkleinerungen in den Entscheidungsprozess beim BMVI für den LR 2021 gegeben?
- d. Soll für 2021 umgesetzt werden oder welche Standorte und Themen kommen auf die Warte-Liste für Planungsprozesse 2022 ff?

Damit kann eine gemeinsame Grundlage geschaffen werden, um mit der Corona-Pandemie für das Thema Luftraum 2021 und zukünftige Entwicklungen vorbereitet zu sein. Andererseits kann eine absehbare und unnötige Diskussion vermieden werden, dass Luftraum zusätzlich mit höherer Klassifizierung als G und E bei niedrigen Betriebszahlen nicht benötigt wird. Eine nicht transparent nachvollziehbare Situation mit konkreten Planungen würde von der Kooperation Luftsport nicht akzeptiert und mit allen politischen und rechtlichen Möglichkeiten als unangemessen und nicht abgewogen dargestellt.

B. Weitere Aspekte zu Prognosen und/oder Projektionen für die Luftraumnutzung als Überlegungen aus der Corona-Pandemie

Aufgrund der Entwicklungen sollten wir bereits im Rahmen der Überlegungen zum Luftraum 2021 belastbare Szenarien vorbereiten, in welcher Form absehbar nicht genutzte Lufträume für andere/zusätzliche Nutzungen im Sinne des § 1 LuftVG freigegeben werden können. Hier empfiehlt sich ein pragmatisches Vorgehen, um aktuell und trotzdem sichere Vorschläge umsetzen zu können. Diese Bausteine können sein:

1. **Rückbau statischer Grenzen** lateral und vertikal auf angemessene Dimensionen
2. **Schnelle Umsetzung von zeitlich definierten, aber zunächst dauerhaft aktivierbare Flexibilisierungsmaßnahmen** (z.B. HX-Lösungen, Herabstufung Luftraumklassen etc.)
3. **Nicht generelle, aber prinzipielle Einflugfreigaben für Lufträume**, die ansonsten bestimmter Ausrüstungen bedürfen. Gibt es Personal an den Standorten zur Erteilung von Freigabe?
4. **Flugvorbereitung und -durchführung:** Wie kann das alles dokumentiert und kommuniziert werden?
5. **Safety Awareness:** Wie kann diese dabei erhalten und/oder verbessert werden?

So, wie wir uns mit der Planung unter den aktuellen Annahmen der DFS beschäftigen, sollten wir ebenfalls eine Planung als Variante entwickeln, bei der die „neue kommerzielle“ Luftfahrt - durch gesellschaftliche Vorgaben und Prozesse deutlich verändert - als Grundlage genommen wird.

Dazu gehören Umsetzungen von Annahmen, die wahrscheinlich sein werden:

- deutliche Reduzierung innerdeutscher City-to-City-Verbindungen (mit Ausbau der Bahnverbindungen als Zubringer zu den Hub's)
- Veränderung/Reduzierung der Business-Reisen, da durch die „zwangsweise“ Einführung digitaler Kommunikationsformen die Unternehmen deren Vorteile als Standard adaptieren werden.
- Festlegung von Mindestkosten (wie in Österreich) von Ticketpreisen und damit Veränderung der sog. Low-Cost-Carrier (damit Konzentration des Luftverkehrs auf weniger Standorte) und damit Reduzierung oder vollständiger Verzicht auf sog. „regionale Flughäfen“, die LR-Probleme erzeugt haben.
- Gesellschafts- und Klimaverständnis: ist es systemrelevante Aufgabe und individuelles Recht „...für 19,50 EUR nach Malle fliegen zu müssen...“? Dies auch entsprechend übertragen auf Fernziele des Tourismus'?
- Aufgrund der Reduzierung der realen Anzahl von Flügen ergeben sich an den jeweiligen Standorten Möglichkeiten zur Anpassung oder zumindest Anwendung der An- und Abflugverfahren und damit Verkleinerung der Lufträume D (nicht CTR), C und andere
- Weitere Klimavorgaben, die heute noch nicht absehbare Auswirkungen auf den Luftverkehr haben werden
- Durch die Pandemie insgesamt Veränderungen im Verhalten der Passagiere im Sinne des eigenen Gesundheitsschutzes. (muss ich überhaupt fliegen?)

Die gesellschaftliche Diskussion ist im Gange. Ein einfaches Weiter-so wird wohl nicht stattfinden. Die dabei entstehenden Perspektiven sollten wir als Luftraumnutzer dazu passend zumindest in Projektionspunkten erfassen und darauf vorbereitet sein. Eine starre Position wird eher zu politisch falschen Signalen führen!

Auch die Luftraumplanung muss sich diesen geänderten Rahmenbedingungen stellen: Realistisch und vernünftig denken – vorausschauend (mit Varianten) planen - sicher für alle Beteiligten anwenden!