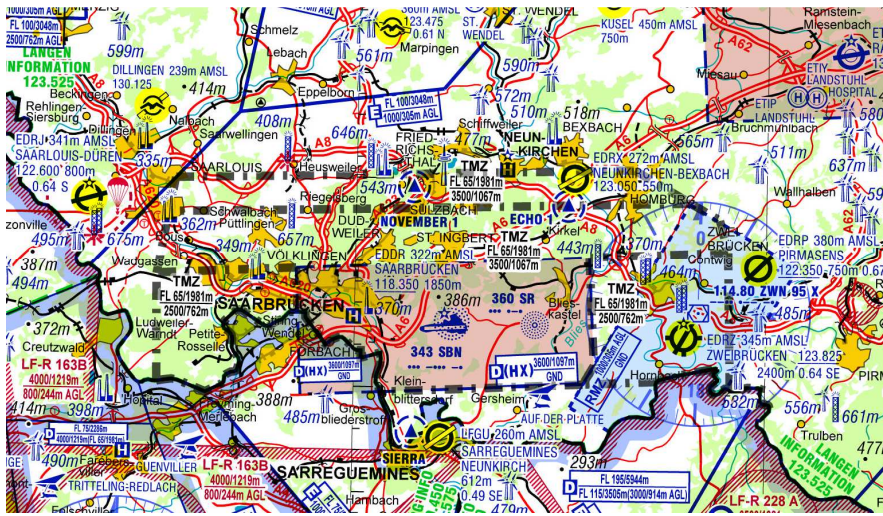


# AUL-S Antrag zur Luftraumnutzungs-Abstimmung für 2017

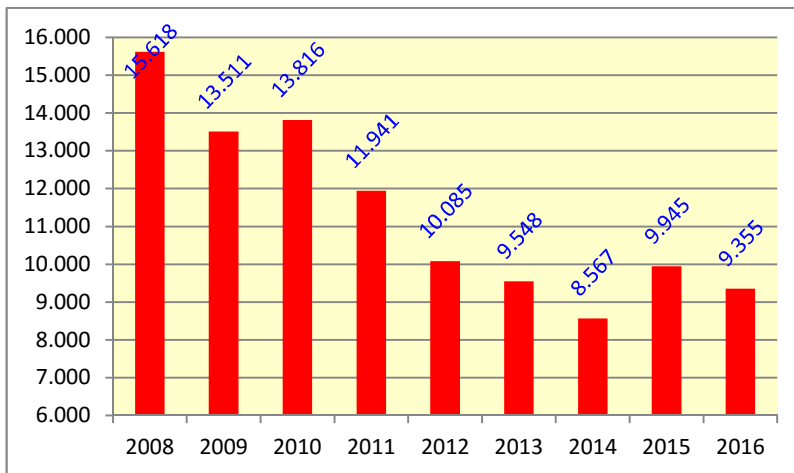
## Aufhebung der TMZ Saarbrücken

Die TMZ Saarbrücken wurde zum März 2010 eingerichtet. Die Begründung dafür ist im Kriterienkatalog, S. 206 - 2022, nachzulesen. Die TMZ Saarbrücken wurde aufgrund des Wegfalls der CTR Zweibrücken (EDDZ) zum März 2016 in ihrem östlichen Bereich verkleinert.



TMZ Saarbrücken seit 31.03.2016

Der IFR-Verkehr am Flughafen Saarbrücken EDDR ist seit 2010 rückläufig, wobei der Rückgang nur 2015 mit der Verlagerung des restlichen Flugbetriebs vom Flughafen Zweibrücken EDRZ vorübergehend unterbrochen wurde, wo die Kontrollzone inzwischen in eine RMZ umgewandelt wurde.



IFR-Verkehr am Flughafen Saarbrücken EDDR 2008 – 2016  
(Prognose 2016 anhand der Entwicklung bis 33. KW 2016)

Die TMZ Saarbrücken stellt nach wie vor für den Streckensegelflug in diesem Bereich eine erhebliche Beeinträchtigung dar, auch wenn es an einigen Landeplätzen für die Segelflieger Betriebsabsprachen gibt und ein Teil der Segelflieger ihre Flugzeuge mit einem Transponder ausgestattet haben. Eine Meidung der TMZ durch Flugzeuge ohne Transponder führt daher südlich der CTR Ramstein ETAR zur Verkehrsverdichtung (Kanalisation) und es gibt auch immer wieder TMZ-verursachte Außenlandungen von Segelflugzeugen.

Bei der Bewertung des IFR-Verkehrs am Flughafen Saarbrücken ist auch die tageszeitliche Verteilung zu berücksichtigen, bei der nur ca. 40 % der Flüge zwischen 8 Uhr und 20 Uhr stattfinden, also als wirklich relevanter Verkehr zu berücksichtigen sind.

Zur zusätzlichen Entlastung des IFR-Verkehrs wären wir gern bereit, die DFS mit einer Awareness Aktion zu unterstützen, die die Luftsportpiloten dort ermahnt, ihre Transponder, wenn vorhanden, zu aktivieren sowie die An- und Abflugbereiche nach Möglichkeit zu meiden.

Eine Betrachtung der Argumente, die 2010 zur Einführung der TMZ geführt haben (s. Kriterienkatalog S. 218 - 222) zeigt, dass diese nach der Entwicklung der letzten Jahre nicht mehr zutreffen.

#### A 12.1.1 Bewertung der flugsicherheitsrelevanten Vorfälle (S. 206)

„In 2008 wurden hier folgende Airprox-Fälle gemeldet: 1 x B, 3 x C, davon 1 x über FL 60.

Neben einem 'B-Fall' kam es noch zu 3 weiteren Vorfällen, die alle mit APEG-Klasse "C" eingestuft wurden. Die jeweils involvierten VFR-Luftfahrzeuge waren unterschiedlichen Ursprungs (sowohl zivil als auch militärisch). Als eine mögliche Erklärung für diese leichte Anhäufung von Vorfällen kann das im abgelaufenen Jahr um 23,6 % angestiegene Verkehrsaufkommen am Flughafen Saarbrücken aufgeführt werden, zumal dies auch noch im Verbund mit dem im Jahr 2008 ebenfalls angestiegenen Verkehrsaufkommen (+11,5 %) am unmittelbar benachbarten Flughafen Zweibrücken gesehen werden muss.“

#### A 12.4 Verkehrskonzentrationen (s. 218)

„Im Bereich der Flugplätze Saarbrücken und Zweibrücken ist die Verkehrskonzentration und die Durchmischung der verschiedenen Verkehrsarten ziviler und militärischer Natur (jeweils IFR/VFR) als hoch einzustufen. Die US-Basis Ramstein sowie das militärische Übungsgebiet "Polygone" tragen zu einem hohen Anteil militärischen Flugverkehrs mit unterschiedlichen Luftfahrzeugtypen bei. Darüber hinaus befinden sich in dieser Region zahlreiche VFR-Flugplätze und Segelfluggelände, die einen stark ausgeprägten Segelflugverkehr (örtlich und überörtlich) zur Folge haben. Bedingt durch das mit dieser Mischproblematik einhergehende Gefährdungspotenzial wurde bereits vor einiger Zeit im Bereich Ramstein eine "Awareness Campaign" gestartet. Die Verkehrskonzentration im An- und Abflugbereich Saarbrücken wird zusätzlich durch die südlich des Platzes unmittelbar verlaufende deutsch-französische Grenze und den direkt hinter der Grenze liegenden militärischen Lufträumen weiter erhöht. Die relative Anhäufung der APEG-Vorfälle im abgelaufenen Jahr ist als zusätzlicher Indikator für die starke Mischproblematik in diesem Bereich anzusehen.“

#### A 12.5 Luftraummaßnahmen für 2010 (S 221 – 222).

„Das Verkehrsaufkommen am Flugplatz Saarbrücken lag im vergangenen Jahr bei 15.618 IFR-Starts und Landungen. Bedingt durch die beträchtliche Verkehrssteigerung (+ 23,6 %) im Vergleich zum Vorjahr ist der für eine TMZ erforderliche Schwellenwert von jährlich 10.000 IFR Starts und Landungen mittlerweile klar überschritten. Im Einklang mit dem gegenwärtig generell zu beobachtenden Einbruch des Flugverkehrs weisen die ersten Monate des laufenden Jahres einen Verkehrsrückgang (- 18,4 %) auf. Aufgrund der unmittelbaren Nähe des Flugplatzes Zweibrücken tragen auch die an diesem Flugplatz stattfindenden IFR-An/Abflüge zu dem IFR-Gesamtverkehrsaufkommen in diesem Bereich bei. So wurden 2008 zusammen insgesamt 21.963 IFR-Starts und Landungen gezählt.“

„Im Bereich der Flugplätze Saarbrücken und Zweibrücken ist die Verkehrskonzentration und die Durchmischung der verschiedenen Verkehrsarten ziviler und militärischer Natur (jeweils IFR/VFR) als hoch einzustufen. Die US-Basis Ramstein sowie das militärische Übungsgebiet "Polygone" tragen zu einem hohen Anteil militärischen Flugverkehrs mit unterschiedlichen Luftfahrzeugtypen bei. Darüber hinaus befinden sich in dieser Region zahlreiche VFR-Flugplätze und Segelfluggelände, die einen stark ausgeprägten Segelflugverkehr (örtlich und überörtlich) zur Folge haben. Bedingt durch das mit dieser Mischproblematik einhergehende Gefährdungspotenzial wurde bereits vor einiger Zeit im Bereich Ramstein eine "Awareness Campaign" gestartet. Die Verkehrskonzentration im An- und Abflugbereich Saarbrücken wird zusätzlich durch die südlich des Platzes unmittelbar verlaufende deutsch-französische Grenze und den direkt hinter der Grenze liegenden militärischen Lufträumen weiter erhöht. Die relative Anhäufung der APEG-Vorfälle im abgelaufenen Jahr ist als zusätzlicher Indikator für die starke Mischproblematik in diesem Bereich anzusehen. Der im Bereich Saarbrücken/Zweibrücken seit 22. März 2001 veröffentlichte Luftraum mit dringender Empfehlung zur Transponder-schaltung und Funkkontaktaufnahme für VFR-Flüge scheint keine große Wirkung zu erzeugen. Es wird daher die Einrichtung einer Transponder Mandatory Zone (TMZ) am Flugplatz Saarbrücken vorgeschlagen.“

#### All diese Argumente treffen 2017 nicht mehr zu:

- IFR-Verkehr am Flughafen Zweibrücken EDRZ gibt es so gut wie keinen mehr, daher besteht dort nur noch RMZ bis 1.000 ft AGL.
- Die VFR-Verkehrszahlen von Saarbrücken EDDR sind seit 2010 rückläufig und liegen seit 5 Jahren (seit 2012) um 10.000 oder darunter. Anhand der Prognose bis KW 33/2016 errechnen sich für 2016 nur noch 9.355 IFR-Flugbewegungen mit seit Jahren rückläufiger Tendenz.
- Das militärische Übungsgebiet „Polygon“ mit "dringender Empfehlung TPX-Schaltung" ist aufgehoben.
- Die USAF Ramstein führt ihren Verkehr nach eigenen Angaben nur nördlich von ETAR (deshalb ist dort die Awareness Campaign so wichtig), so dass ein zivil-militärischer IFR-/VFR-Mischflugverkehr nicht mehr vorliegt.

Daraus ergibt sich, dass alle seinerzeit genannten Argumente zur Begründung der Einführung der TMZ Saarbrücken inzwischen entfallen sind. Daher beantragen wir die Aufhebung zum März 2017.