Ausschuss Unterer Luftraum- Segelflug
AUL-S Regionalbereich Ost informiert 1/2019

Liebe Fliegerfreunde,

hiermit möchten wir alle Segelflieger und auch die andere Luftsportler über die aktuellen und bereits in Bearbeitung befindlichen kommenden Luftraumthemen im Regionalbereich AUL-Segelflug Ost informieren.

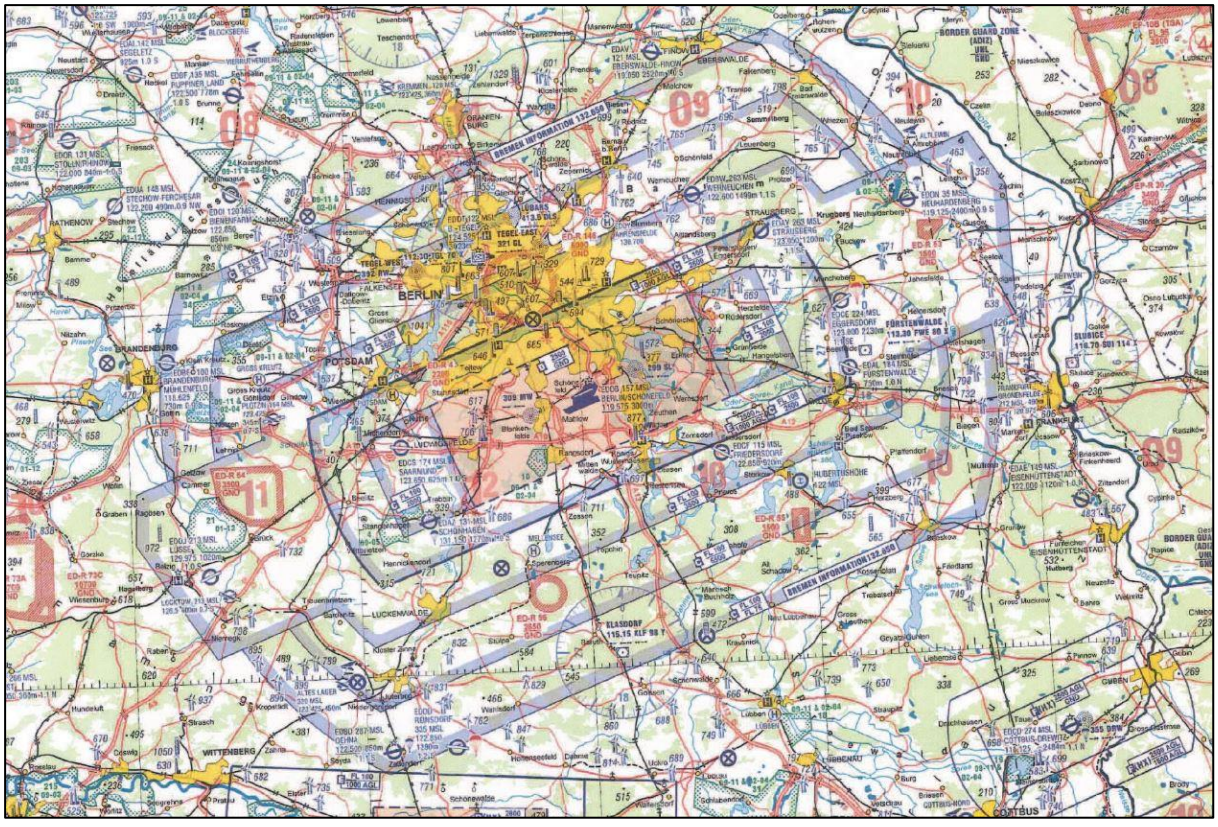
1. Luftraumplanung 2020 im AUL-Segelflug in Arbeit

Die ersten Analysen und Überlegungen der DFS für die Luftraumplanungen 2020 sind versandt und werden im AUL-Segelflug bearbeitet. Die sich daraus abgeleiteten konkreten Vorschläge zu den Planungen der DFS werden wir etwa August/September erhalten. Damit werden für 2020 voraussichtlich Maßnahmen auf uns zukommen, die sich auf die Standorte Berlin (DFS/FIR Bremen), Leipzig, Dresden und ggf. Erfurt-Weimar (DFS/FIR München) beziehen. Der DSV ist mit seinem Team Luftraum mit den jeweiligen DFS Stellen bereits in Kontakt.

a. Berlin BER

Nach aktuellem Stand soll der Flughafen BER im Oktober 2020 in Betrieb gehen. Da die Planungen zur Umsetzung aller Luftraumänderungen für das Folgejahr immer mit dem Erscheinen der ICAO Karte für Ende März verbunden ist, werden wir – für den Fall dass das Plandatum eintritt – mit einer Sonderlösung arbeiten. Diese war bereits auch schon für die Inbetriebnahme im Sommer 2012 vorgesehen, die über ein AIC/SUP (mit Karte im Maßstab 1:500.000 zum Aufkleben) festgelegt wurde.

Ausgangspunkt für den BMVI, die DFS und auch für uns ist die BER Planung von 2012, die ich hiermit noch einmal darstelle:



AUL – Segelflug
Regionalbereich Ost
www.dsv.aero/luftraum

Herbert Märtin
h.maertin@dsv.aero
+49 172 301 1909

Die Festlegung auf der Karte 2012 war bereits ein hart erkämpfter Kompromiss, der die Standorte mit intensivem Segelflugbetrieb unter und rund um den BER Luftraum bereits beeinträchtigte.

Zum Vorschlag BER 2020 die aktuellen Überlegungen der DFS:
(Nach Rücksprache mit der DFS können wir diese Unterlagen zur Information nutzen)

2) Berlin

Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughafens BER geht ein völlig neues Verfahrenskonzept einher, was sich dann in einer neuen Luftraumstruktur (Kontrollzone, Luftraum C und Luftraum E) widerspiegelt.

Für den ursprünglich geplanten BER-Inbetriebnahmetermin '03.06.2012' war die zugehörige neue Luftraumstruktur bereits festgelegt und veröffentlicht.

Diese Luftraumstruktur soll prinzipiell auch für 2020 Anwendung finden.

Bedingt durch ein gegenüber damals verändertes Flughafennutzungskonzept und zwischenzeitlich erfolgten weiteren Luftraumvalidierungen sowie den an den Berliner Flughäfen seit 2012 stark angewachsenen Verkehrsaufkommen sind jedoch Anpassungen an der damals vorgesehenen Luftraumstruktur aus Sicht der DFS erforderlich, um eine sichere und flüssige Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. In Abhängigkeit von der Betriebslanderichtung soll dabei der Luftraum flexibel und bedarfsgerecht genutzt werden.

Seitens der DFS wird daher eine gegenüber Stand 2012 in Teilbereichen geänderte Luftraumstruktur vorgeschlagen.

Hinweis:

Das Inkrafttretungsdatum für die neue Luftraumstruktur Berlin orientiert sich unmittelbar an der tatsächlichen Inbetriebnahme des Flughafens BER, die nach derzeitigem Informationsstand für Oktober 2020 vorgesehen ist. Sofern noch zeitlich befristet (z. B. 2 Wochen) ein Parallelbetrieb BER und Tegel stattfindet, wird für diesen Übergangszeitraum zusätzlich zur neuen Luftraumstruktur BER auch noch die bestehende Luftraumstruktur Berlin festgelegt bleiben, um den Luftraumschutz für alle IFR-Flüge zu gewährleisten.

Da die neue Luftraumstruktur BER noch nicht in der im März 2020 erscheinenden neuen ICAO-Karte veröffentlicht wird, ist dann für Oktober (mit entsprechendem Vorlauf) eine separate Veröffentlichung (AIC, SUP etc.) vorgesehen, welche die

alleinige neue Luftraumstruktur Berlin darstellt und bei einem noch stattfindenden Parallelbetrieb BER/Tegel in einer zweiten Karte die für diesen Überganszeitraum geltende Gesamtluftraumstruktur zeigt.

Im Rahmen der Planungen werden wir uns damit auseinandersetzen müssen, dass die veränderten Verkehrszahlen für Berlin (Tegel+Schönefeld) sowie die Auswirkungen der IFR

AUL – Segelflug
Regionalbereich Ost
www.dsv.aero/luftraum

Herbert Märtin
h.maertin@dsv.aero
+49 172 301 1909

An- und Abflugverfahren, die insbesondere durch die Flug-Lärm-Kommission (FLK) beeinflusst wurden, zu Diskussionen und Änderungen gegenüber dem Modell BER 2012 führen können. Hinzu kommt, dass die Flughafengesellschaft abweichend von der ursprünglichen Planung doch weiterhin zwei Terminals am Standort BER in Betrieb halten will.

Auch mit den neuen Verkehrszahlen wird BER nur knapp mehr als die Hälfte der Verkehrszahlen von München erreichen, die den dortigen Verkehr mit einem vergleichbaren oder sogar kleineren Luftraum als BER-Plan abwickeln. Dies bleibt für uns die Referenz, auch wenn es zeitlich befristete Besonderheiten (z.B. 2 Terminals) am BER geben sollte.

Neu gegenüber dem ursprünglichen Eröffnungsverfahren von 2012 ist hier auch der zeitlich befristete zeitgleiche Betrieb von Tegel und dem neuen Singlestandort BER. Da dies außerhalb der Segelflugsaison sein würde, wären diese Auswirkungen überschaubar.

Aus den Erfahrungen unserer langjährigen Beschäftigung mit diesem Thema im AUL-Segelflug werden wir hier interessante und schwierige Diskussionen vor uns haben. Der DSV AUL-Segelflug wird alle Verbände und die Vereinen mit ihren jeweiligen Flugplätzen zeitnah informieren und mit ihnen zusammenarbeiten.

b. Leipzig und Dresden

Auch diese beiden Standorte werden in der Luftraumplanung 2020 Gegenstand von Anpassungen und Veränderungen sein.

Hierzu die aktuelle Lage aus Sicht der DFS:

7) Leipzig:
Am Flughafen Leipzig ist gegenwärtig ein Luftraum D (nicht CTR) bis FL 75 eingerichtet.
Das Verkehrsaufkommen am Flughafen Leipzig lag im vergangenen Jahr mit 74.736 IFR-Starts und Landungen (+ 13,3 %) unverändert oberhalb des für Kategorie 4 vorgesehenen Schwellenwertes von jährlich 50.000 IFR-Starts und Landungen. Diese Kategorie 4 sieht grundsätzlich einen Luftraum C bis FL 60 plus die darüber liegende Anbindung bis FL 100 durch einen Luftraum D (nicht CTR) bzw. eine TMZ vor.
Im Fall Leipzig ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Großteil des Verkehrs (Luftfracht) in der Nacht erzeugt wird und somit keine direkte Mischproblematik mit unbekanntem VFR-Verkehr erzeugt. Lässt man diese Nachtflüge außen vor, so ist die gegenwärtig existierende Luftraumstruktur grundsätzlich im Einklang mit der generellen Einstufung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens, die Auswahl der Luftraumklasse (D statt C) einmal außen vorgelassen (s. dazu auch die diesbezüglichen Erläuterungen bei o. a. Punkt 6).
Die ersten Monate des laufenden Jahres zeigen einen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf (+ 6,5 %).

4) Dresden:
Am Flughafen Dresden ist gegenwärtig ein Luftraum D (nicht CTR) eingerichtet.
Das Verkehrsaufkommen am Flugplatz Dresen lag im vergangenen Jahr bei 22.233 IFR-Starts und Landungen (+ 3,7 %). Die ersten Monate des laufenden Jahres zeigen einen Rückgang des Verkehrsaufkommens auf (- 1,8 %).

Herbert Märtin
h.maertin@dsv.aero
+49 172 301 1909

Und zusätzlich die Überlegungen der DFS:

4) Leipzig

Am Flughafen Leipzig werden im Januar 2020 neue IFR-Anflugverfahren / STARs für unabhängigen Parallelbahn-Betrieb eingeführt, die insbesondere bei dem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Nacht Anwendung finden sollen. Tagsüber sollen in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrssituation diese neuen Verfahren oder auch individuelle Radarführungen genutzt werden.

Der Luftraum soll daher auf die neuen Verfahren angepasst und gleichzeitig die Verweilzeit der IFR-Flüge im geschützten Luftraum verlängert werden.

Seitens der DFS werden daher gezielte Luftraumerweiterungen sowie eine Anbindung an FL 100 vorgeschlagen.

5) Dresden

Bezüglich der Luftraumstruktur Dresden wird seitens der DFS vorgeschlagen, die gegenwärtig mit FL 60 festgelegte Obergrenze des Luftraums D (nicht CTR) auf FL 70 anzuheben, um den Luftraumschutz für die IFR-Abflüge zu erhöhen (Anfangsabflughöhe der SIDs ist mit FL 70 festgelegt).

Darüber hinaus wird eine gezielte Erweiterung des Luftraums im Südwestbereich vorgeschlagen, um die aus Richtung Süden bzw. Südosten kommenden IFR-Anflüge zu schützen (derzeit ist der Luftraum hier ausgespart)

Aus unserer Sicht wird es wichtig sein, dass die Tag-Nacht-Nutzung am Standort Leipzig auch bei der Luftraumplanung klar sichtbar wird. Ansonsten entstände eine wesentliche Beeinträchtigung an bisher nicht betroffenen Standorten mit Segelflug, Drachen- und Gleitschirmflug sowie anderem Luftsport. Am Standort Dresden ist die weitere Nutzung der Streckenflüge am Erzgebirge von Bedeutung, ohne das damit Sicherheitsrisiken für den Segelflug entstehen. Die von der DFS angesprochene „Aussparung…“ im Südwesten ist genau darauf zurückzuführen.

c. Erfurt-Weimar

Der Standort Erfurt-Weimar ist gemessen an den Verkehrszahlen eigentlich kein kritischer Standort. Offensichtlich wird dort aber – auch aufgrund der geografischen Lage – an dem VOR intensiver VFR-Übungsverkehr festgestellt, der den IFR-Verkehr beeinflussen kann. (siehe Karte Folgeseite)

Hier die Überlegungen der DFS:

6) Erfurt

Am Flughafen Erfurt ist gegenwärtig außerhalb der Kontrollzone kein weiterer über Luftraum E hinausgehender IFR-Schutzluftraum eingerichtet (basierend auf dem Kriterium „IFR-Verkehrsaufkommen“ des BMVI-Luftraumkriterienkataloges).

In den vergangenen Jahren wurden jedoch vermehrt Vorfälle zwischen IFR- und VFR-Flügen gemeldet, was auch schon zu ersten Maßnahmen (z. B. Awareness Kampagnen) geführt hat.

Herbert Märtin
h.maertin@dsv.aero
+49 172 301 1909

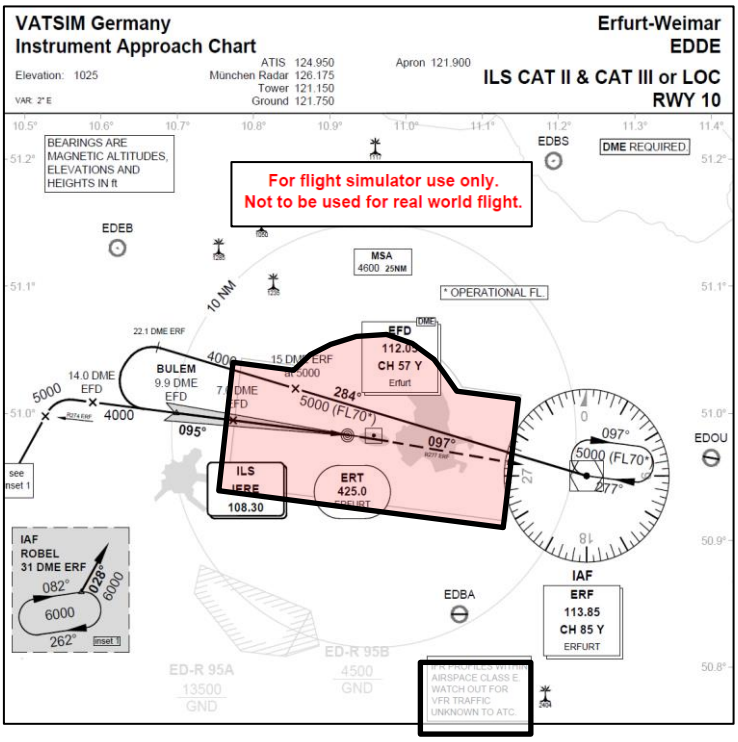
In Abhängigkeit von den Erfahrungen (Vorkommnisse) der laufenden Flugsaison wird ggf. die Einrichtung einer auf den Endanflug begrenzten TMZ von der DFS vorgeschlagen werden.

Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens am Flughafen Erfurt soll eine solche TMZ jedoch flexibel (abhängig von der Betriebslandebahn) und auch nur bei Bedarf (für das IFR-Ereignis) aktiviert werden, um die damit einhergehenden Einschränkungen für die VFR-Luftfahrt (Luftsport) so gering wie möglich zu halten.

Ein entsprechendes Konzept für dieses neue Luftraummodul ist derzeit in Erarbeitung.

Bereits im Juni 2018 hat der DSV AUL-Segelflug daher u.a. auch zum Standort Erfurt-Weimar eine Awareness Kampagne geführt und auf die Beachtung der IFR Flüge an Standorten ohne TMZ oder D (nicht CTR) Luftraum hingewiesen.

Bei besserer Kenntnis und dem sich daraus ergebenden Verständnis zwischen den Interessen der verschiedenen Teilnehmer im Luftverkehr (Mischverkehr) sollte dort Motorflug in der Nähe des VOR mit Funkkontakt mit dem Turm Erfurt-Weimar durchgeführt werden. Auch Segelflieger sollten beim Streckenflug diesen Bereich meiden und/oder bei Bedarf mit dem Turm Erfurt-Weimar kommunizieren, die dann den VFR-Verkehr im Luftraum E auf IFR-Anflüge hinweisen können.



Karte mit Daten Stand 2018

In enger Abstimmung mit den Flugschulen und den Flugplätzen in der Region werden wir in Kürze diese Awareness Information anpassen und nochmals wiederholen.

AUL – Segelflug
Regionalbereich Ost
www.dsv.aero/luftraum

Herbert Märtin
h.maertin@dsv.aero
+49 172 301 1909

2. Mitwirkung bei der Luftraumplanung für 2020

Die geplanten Maßnahmen für 2020 betreffen stark die Flughäfen im Bereich der östlichen Bundesländer. Erste Planungen mit Karten werden für ca. August/September erwartet und dann in der Luftraumnutzerkonferenz im Herbst 2019 diskutiert. Danach entscheidet der BMVI bis zum Frühjahr 2020 über die finale Ausgestaltung. **Die Planungen der DFS stehen noch nicht fest**, daher sind unkoordinierte Einzelansprachen an die DFS nicht sinnvoll.

Vielmehr bitten wir um intensive Mitarbeit und Unterstützung. Wir werden als DSV eng koordiniert mit dem DHV die Belange der Aufwindflieger (Segelflug sowie Gleitschirm- und Drachenflug) vertreten und dabei selbstverständlich die Themen aller anderen Luftsportarten berücksichtigen.

Dabei werden wir über diese Plattform AUL-Segelflug Ost immer zeitnah zum aktuellen Sachstand berichten. Zudem wird auf der Webseite www.dsv.aero/luftraum der Sachstand veröffentlicht.

Gerne könnt ihr auch gerne die aktuellen Ansprechpartner für Luftraumfragen als Unterstützer zu dem Thema von den Flugplätzen melden, die von den Maßnahmen direkt oder spürbar indirekt beeinträchtigt werden. Am besten erfolgt die Erstansprache per Email, dann können wir direkt Kontakt aufnehmen.

3. Information zur laufenden Luftraumarbeit

Der DSV engagiert sich intensiv in den Themengebieten Luftraum und Flugsicherheit. Wir haben seit September 2017 bis zur Beendigung im März dieses Jahres in der Expertengruppe „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ des BMVI in mehr als 15 Terminen von Arbeitsgruppen- und Teammeetings mitgewirkt. In Kürze wird dazu der Schlussbericht vom BMVI veröffentlicht, in dem auch die beiden BFU Empfehlungen 02/2017 (Transponder für alle Segelflugzeuge) und 03/2017 (alle kommerziellen IFR-Flüge in geschütztem Luftraum mit Ausweichempfehlung) behandelt wurden, zu denen die Expertengruppe Stellungnahmen abgeben hat.

Euch allen eine erfolgreiche und sichere Fortsetzung der Flugsaison 2019.

- **Wir respektieren den Luftraum und seine Regelungen.**
- **Zugleich möchten wir den von uns intensiv genutzten Luftraum E und G für uns respektiert wissen.**

Natürlich gilt auch für uns immer Good Airmenship. Dazu gehört unter anderem, dass ein Segelflugzeug einem größeren Luftfahrzeug einfacher ausweichen kann als umgekehrt. Auch deswegen wollen wir die Informationen zur aktuellen Verkehrslage in unseren Segelflug-Cockpits verbessern. Dies alles in einer Form, dass sie für Vereine sinnvoll nutzbar und finanzierbar sind. Der DSV hat dazu bereits konkrete Vorschläge und Maßnahmen erarbeitet, über die wir laufend informieren.

Herbert Märtin
Juni 2019

AUL – Segelflug
Regionalbereich Ost
www.dsv.aero/luftraum

Herbert Märtin
h.maertin@dsv.aero
+49 172 301 1909