Ausschuss Unterer Luftraum- Segelflug
AUL-S Regionalbereich Ost informiert
2/2019

Liebe Fliegerfreunde,

hiermit möchten wir alle Segelflieger, Drachen- und Gleitschirmflieger sowie auch die anderen Luftsportler über die aktuellen und bereits in Bearbeitung befindlichen kommenden Luftraumthemen im Regionalbereich AUL-Segelflug Ost informieren. Nach unserer ersten Information vom 19.6. haben sich mehrere Vereine und/oder Flugplätze mit hilfreichen Hinweisen gemeldet. Danke dafür! Leider können in einem solchen Prozess nicht alle Wünsche umgesetzt werden. Wir stehen Euch weiterhin gerne für Fragen zur Verfügung. Hierbei arbeiten der DSV und Deutscher Gleitschirm- und und Drachenflugverband e.V. (DHV) zusammen.

Nach mehreren Vorgesprächen, die die DFS mit den Vertretern des DSV/DHV und anderen Luftraumnutzern geführt hat, sind nunmehr die Vorschläge der DFS zur neuen Luftraumgestaltung für die Standorte Leipzig und Dresden für Inkrafttreten der neuen ICAO-Karte im Frühjahr 2020 und für Berlin BER ab Oktober 2020 verteilt und zur Diskussion gestellt. Aufgrund des Zeitplans zu Berlin BER ist ein gesonderter Termin für eine Luftraum-Nutzer-Konferenz zu dem Standort wahrscheinlich.
Anpassungen zum Standort Erfurt-Weimar sind noch nicht in einer konkreten Planungsphase.

Über die Vorschläge der DFS wollen wir im Vorfeld der Luftraumnutzer-Konferenz am 1. Oktober vorab informieren und um Beiträge aus den Vereinen, von den Flugplätzen und weiter beteiligten Verbänden und Gruppen bitten. Die Nutzung der Karten und Texte der DFS ist abgesprochen. Wir sind zu erreichen unter luftraum@dsv.aero oder auch persönlich unter den u.a. Kontaktdaten. Der DSV und der DHV verstehen sich als Vertreter für alle Luftraumnutzer und legen hierbei den Schwerpunkt auf die Themen der Fachverbände, in denen das Wissen und die Erfahrung vorliegen, im Rahmen der förmlichen Beteiligung mitzuwirken. Nach wie vor sehen wir die Aufwindflieger als die Gruppe, die von allen Luftraumänderungen am intensivsten und mittelbarsten betroffen sind. Alles was wir hierbei im Sinne aller Luftsportarten erreichen, ist für uns alle (fast) immer nutzbar.

1. Berlin BER

Nach aktuellem Stand soll der Flughafen BER am 25. 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, die über ein AIC/SUP (mit Karte im Maßstab 1:500.000 zum Aufkleben) festgelegt wurde. Zudem hat der DSV gefordert, dass die Grenzen/Höhen auch in Dateien im OpenAir Format zur Verfügung gestellt werden.

Der AUL-Ost hat seit 2012 regelmäßig und intensiv wegen der Planung BER laufend Kontakt mit der DFS gehalten und unsere Vorstellungen und Bedarfe dargestellt. Dabei wurde immer wieder auf die Bedeutung der Standorte mit Segelflug im Bereich Luftraum C BER hingewiesen, die als betroffene Flugplätze auch die rechtliche Möglichkeit des Widerspruchs haben, um ihre Interessen bei der aus IFR-An- und Abflugrouten abgeleiteten Interessen förmlich überprüfen zu lassen. Im Rahmen dieser Diskussion haben wir folgende Eckpunkte eingeführt, mit denen wir die Planungen betrachten:

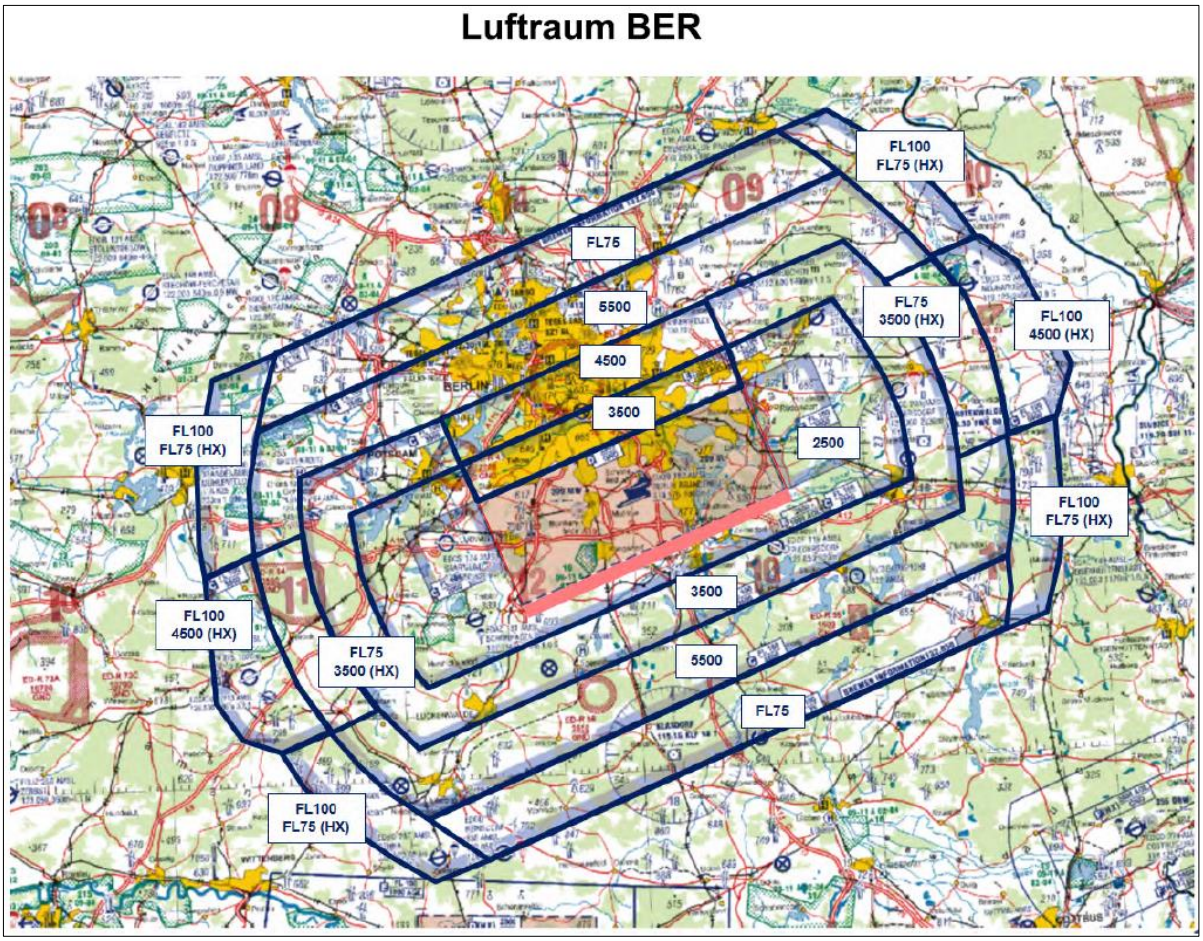
AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**

Anforderungen DSV und DHV an die Nutzungen

- Die Planung muss den realen Betriebszahlen und aktuellen und belastbaren Prognosen entsprechen
- Sie muss mit nachvollziehbaren Fakten begründet und nachvollziehbar sein (z.B. alternativlos aufgrund von Vorgaben der Flug-Lärm-Kommission?)
- Sie muss vergleichbar sein, da die Flugverkehrsstandorte der „großen internationalen Flughäfen“ vielfältig juristisch bewertet sind
- Sie muss strukturelle Alternativen untersucht haben
- Die Planung muss vor der Umsetzung mit ihren Auswirkungen auf Betroffene (und dazu zählen wir auch alle Luftraumnutzer und Flugplätze) abgewogen werden
- Flexibilisierungsmaßnahmen sind anzustreben und abzustimmen
- Konsequenzen für Flugplätze (auf Grundlage Gutachten Prof. Kämper) sind zu ermitteln. Hier insbesondere
  - in den Anflugköpfen: Eggersdorf, Neuhardenberg, Straußberg und Lüsse,
  - sowie unter besonderem Gesichtspunkt Drachenfliegen/Hängegleiten: Altes Lager
  - Verbindliche Sicherstellung der zeitlich definierten und zeitlich befristeten großen Meisterschaften und Wettbewerbe an den Flugplätzen.
  - Betriebsvereinbarungen u.a. Friedersdorf, Schönhagen, Saarmund (nur MF) etc. fortsetzen und entsprechend neu gestalten

Aufbauend auf die Planungen von 2012 hat die DFS nunmehr die Abweichungen begründet und Anpassungen vorgenommen. Danach werden die aus unserer Sicht kritischen Anflugköpfe von 5.500 ft auf 4.500 ft abgesenkt. Ursprünglich waren für diese Bereiche im Westen und Osten sogar 3.500 ft vorgesehen. Begründet wird dies mit Veränderungen in den Annahmen der Flughafengesellschaft. U.a. wird noch absehbar das sog. „Billigflug-Terminal SXF“ (Terminal 5) weiter im Rahmen „BER“ in Betrieb bleiben. Das erfordert zumindest nachvollziehbare Maßnahmen in den Anflugbereichen. Dadurch ist aus Sicht der DFS ein neues Betriebskonzept mit einer Abkehr der vorgesehenen Zuweisung der Landebahn in Abhängigkeit der Anflugrichtung notwendig geworden. Das führt dazu, dass in den Aufdrehbereichen (in denen die anfliegenden Flugzeuge vom Radarlotsen auf den Endanflug geführt werden) westlich und östlich des Flughafens Anflüge auf die beiden Parallelpisten mit vertikaler Staffelung gekreuzt werden müssen, was einen ausreichenden Luftraumschutz erfordert.

AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+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 C-Luftraum bereits beeinträchtigte. Mit der jetzigen Planung hat sich das nicht verbessert.

Auch unter dem Gesichtspunkt unserer Prüfpunkte haben DSV/DHV auf die DFS eingewirkt, dass die Auswirkungen gerade für die kritischen Bereiche mit bestmöglichen, einfach zu nutzenden und grundsätzlich sowie dauerhaft zur Verfügung stehenden Flexibilisierungselementen ausgestaltet werden. Diese Anregungen sind in dem Entwurf für BER 2020 weitgehend berücksichtigt und aufgenommen worden.

Als wichtigstes Element ist dabei erstmalig und innovativ das Modul „Luftraum C dauerhafte HX“ für einen internationalen Flughafen in Deutschland im Normalbetrieb angewandt worden.

- Dabei wird dauerhaft eine an die Betriebsrichtung gekoppelte, bedarfsgerechte Luftraum C (HX) Struktur angewandt, um eine bestmögliche Luftraumnutzung verbunden mit maximal möglicher Freiheit für die VFR-Luftfahrt zu ermöglichen.
- Dafür sollen anstelle der 2012 starr mit Untergrenze 5500 MSL festgelegten Außenbereiche (Anflugköpfe) in Abhängigkeit von der jeweiligen Betriebsrichtung entweder eine Untergrenze von 3500 MSL / 4500 MSL oder eine Untergrenze von FL 75 / FL 100 (bedeutet Wegfall) zur Anwendung kommen.

AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**

Weiterhin sind folgende Änderungen gegenüber 2012 vorgenommen worden:

- Eine geringfügige Ausweitung der Kontrollzone Richtung Süden, um einen lateralen Ausflug von IFR-Abflügen von der Piste 07R zu vermeiden.
- Gezielte Anhebungen von Luftraum C in einigen Bereichen, damit:
    - Wegfall der Gebiete mit Untergrenze 2000 MSL westlich und östlich der Kontrollzone
    - Sektor mit Untergrenze 2500 MSL: Anhebung auf 3500 MSL nördlich der Kontrollzone (Stadtgebiet Berlin)
    - Sektor mit Untergrenze 3500 MSL: Anhebung auf 4500 MSL nördlich der Kontrollzone (Stadtgebiet Berlin)

Diese Anpassungen sind insbesondere für den Motorflug und besonders für den VLP Schönhagen (EDAZ) relevant.

Die Planungen der DFS sind nachvollziehbar und wurden sachlich begründet. Allerdings liegen für den Flugbetrieb BER noch keine Erfahrungen vor, so dass DSV/DHV auch bei dem letzten Treffen bei der DFS die kontinuierliche Begleitung in den ersten Jahren als Grundlage unserer Entscheidung eingebracht haben.

Dazu wünschen und erwarten wir von der DFS - und dem BMVI als Regulierungsbehörde – verbindliche Zusagen zu den Abläufen und Elementen, mit denen wir gemeinsam die Erfahrungen der Luftraumplanung BER flexibel anwenden wollen. Dabei sollen beide Aspekte „Flugsicherung BER“ und „Ausübung Luftsport“ bestmöglich verbunden sein.

Diese Themen aus Sicht der Aufwindflieger – die natürlich für alle Luftsportler genutzt werden können - haben wir wie folgt zusammengefasst, der DFS gezeigt und mit den Planern diskutiert:

AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**

Eckpunkte DSV und DHV für die Inbetriebnahme

Ausgangslage: Geplante Inbetriebnahme Oktober 2020 in den folgenden Monaten so gut wie kein Segelflug und kein Drachenflug- und Hängegleiter-Betrieb

Phase 1: Inbetriebnahme (und dann nach Schließung Tegel)

- Zeitraum zum Erlangen von Erfahrungen bei Umstellung von TXL und SFX auf BER als Singlestandort für DFS wird anerkannt
- Nach einem Zeitraum von ca. 5 bis 6 Monaten erstes Review
- Nach Beginn Saison ca. Ende Mai Segelflug und Drachen-/Gleitschirmflug zweites Review
- Erfahrungen mit Handhabung HX-Element und Betriebsvereinbarungen
- Umsetzung der speziellen Regelungen mit zeitlich definierten Wettbewerbsregelungen z.B für SLP Lüsse und SLP Altes Lager

Phase 2: Umsetzung der Erfahrungen

- Abstimmung zu möglichen Anpassungen, die vorher beidseitig vor Einsetzung des Luftraums 10/2020 beschrieben/vereinbart werden
- Umsetzung der Anpassungen: Aus unserer Sicht in Form von wahrscheinlichen Reduzierungen der Höheneinschränkung und/oder lateraler Verkleinerungen.
- Veränderungen bei der Infrastruktur Flughafen verfolgen und bei der Luftraumplanung berücksichtigen. Z.B. Änderungen bei der Terminalnutzung und/oder Ausbau der Schnell-Abrollwege
- Veränderungen der An- und Abflugverfahren verfolgen und mögliche Anpassungen daraus umsetzen
- Schon zur Luftraumplanung 2021?

Phase 3: Jährliche Anpassungen aufgrund von zunehmender Erfahrungen und Verkehrsentwicklung

- Ab Luftraumplanung 2022
- nach Kriterienkatalog: Verkehrsentwicklung etc.
- Änderungen an der Infrastruktur? RWY Schnellabrollwege, Terminal etc. (siehe vor)

In der Diskussionsrunde am 20. August 2018 hat die DFS, auch von der Leiterin der DFS Niederlassung Bremen bestätigt, die grundsätzliche Zusage zur Umsetzung der Eckpunkte unserer Zusammenfassung gegeben. Nach diesem Prüfmuster werden wir ab der Inbetriebnahme von BER 2020 regelmäßig und unterjährig die Erfahrungen auf allen Seiten erfassen, auswerten und mit der DFS im Rahmen unserer Prüfpunkte diskutieren

Der Termin zur Eröffnung BER wird zu einem späteren Zeitpunkt durch die Flughafengesellschaft und die Genehmigungsbehörden zu bestätigen sein. Entgegen 2012 soll dann ein Übergang nicht in einer Nacht erfolgen. Der Umzug von Tegel nach Schönefeld zum BER soll in einem Zeitraum von ca. 14 Tagen erfolgen, für den dann beide Lufträume „Berlin alt“ und „Berlin neu“ parallel aktiv sein werden. Da dies alles in einer Zeit stattfindet, in der die Aufwindsportarten und auch die anderen Luftsportler sowie die Allgemeine Luftfahrt wetterbedingt keine hohen Aktivitäten haben, halten wir das Vorgehen für sinnvoll.

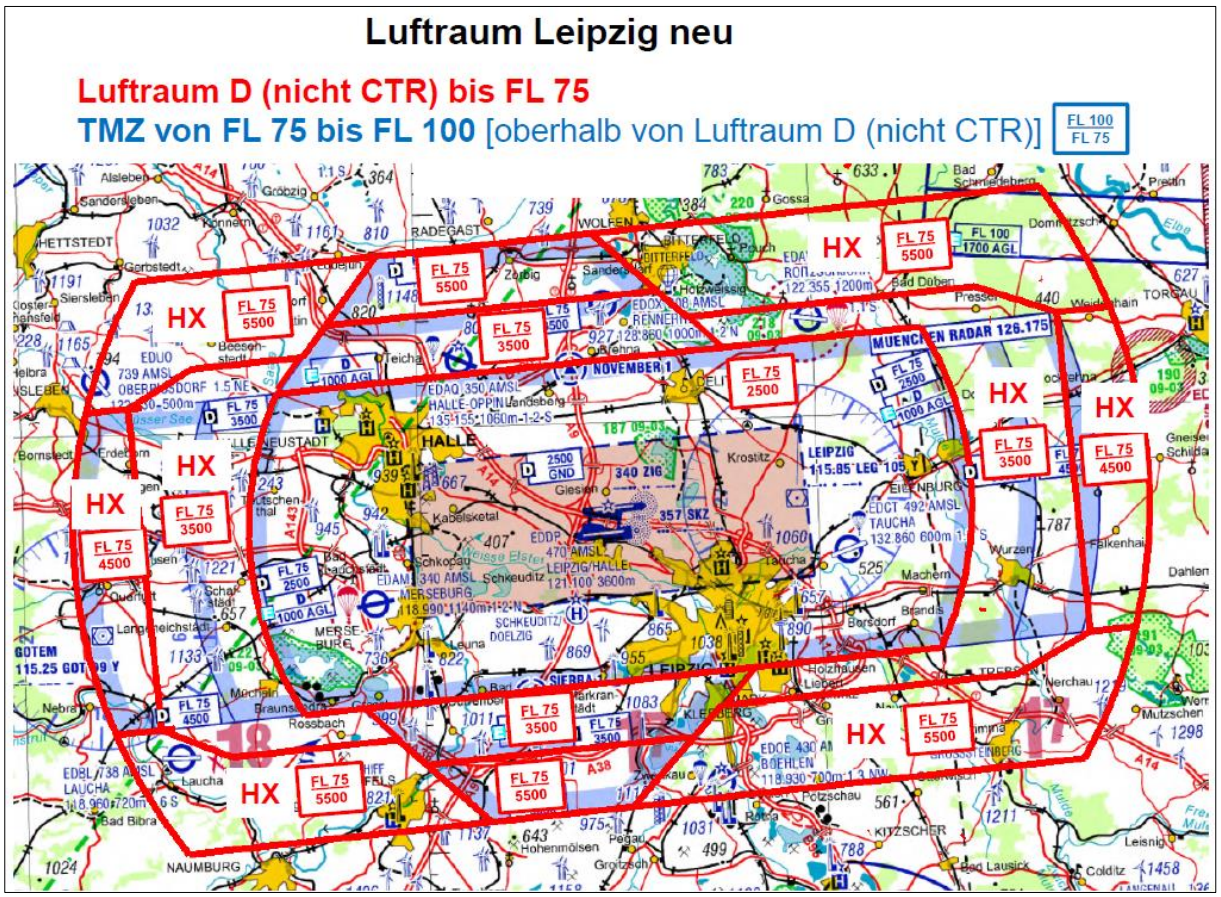
AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**

2. Leipzig

Aus Sicht der DFS sollen am Flughafen Leipzig im Januar 2020 neue IFR-Anflugverfahren / STARs (Standardverfahren zum Anflug) für einen unabhängigen Parallelbahn-Betrieb eingeführt werden, 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. Mit diesem Ansatz sind erhebliche Veränderungen festzustellen.

Der Luftraum wird daher aus Sicht der DFS auf die neuen Verfahren angepasst und gleichzeitig wird auch insgesamt die Verweilzeit der IFR-Flüge im geschützten Luftraum verlängert.

Seitens der DFS werden daher gezielte Luftraumerweiterungen sowie eine Anbindung an FL 100 mittels einer TMZ mit Untergrenze FL 75 vorgeschlagen.



AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**

Im Einzelnen werden von der DFS die folgenden Änderungen vorgeschlagen:

- Erweiterung des Sektors Luftraum D (nicht CTR) mit Untergrenze 3500 ft MSL (einhergehend mit leichter Erweiterung/Anpassung Luftraum E 1000 AGL)
- Erweiterung des Sektors Luftraum D (nicht CTR) mit Untergrenze 4500 ft MSL im Ostbereich
- Erweiterung der im Nord- und Südbereich existierenden Sektoren Luftraum D (nicht CTR) mit Untergrenze FL 55 in westliche und östliche Richtung
- Zudem wird der Bereich zwischen FL 75 bis FL 100 mit einer TMZ geändert.
- Ausweisung des westlichen und des östlichen Teils des Luftraums D (nicht CTR) mit „HX“

Die unter dem letzten Punkt aufgeführte HX-Regel soll eine bedarfsgerechte Nutzung des Luftraums ermöglichen und der VFR-Luftfahrt große Bereiche des Luftraums bei Luftraumdeaktivierung zur Verfügung stellen. Geplant ist, dass jeweils nur der auf der aktuellen Anflugseite vorhandene Lufträume D (nicht CTR) aktiv ist und die mit „HX“ ausgewiesenen Luftraumbereiche mit Untergrenze 3500 MSL / 4500 MSL / 5500 MSL auf der Abflugseite dann gemäß den bekannten „Luftraum HX – Regularien“ in dieser Zeit inaktiv sind.

Der DSV hat bereits im Vorfeld darauf hingewirkt, dass die lateralen neuen Grenzen entsprechend überarbeitet wurden.

- So ist nunmehr der Flugplatz Laucha mit wichtiger Funktion in der Jugendarbeit – Haus der Luftsportjugend e.V. – sowie dem LSV Laucha-Dorndorf e.V. mit gesamt intensivem Platzbetrieb aus dem 3.500 ft in den 5.500 ft-Bereich gelangt.

Im Rahmen der Luftraum-Nutzer-Konferenz werden die folgenden Punkte noch vom DSV und dem DHV in die Abstimmung eingebracht:

- Bessere Anwendung der HX-Regelung tagsüber, da der allergrößte Teil des kommerziellen IFR-Verkehrs in der Nacht stattfindet; hierzu müssen noch Daten recherchiert und Lösungen entwickelt werden.
- Wenn es bei Anwendung der HX Wirkungen am Tag nicht zu Lösungen kommen sollte (z.B. wegen „schwerem“ Frachtverkehr), dann streben wir öffentlich zugängliche Sektorenlösungen an, die mindestens an Wochenenden zum Einsatz kommen.
- Regelungen für Flugplätze bei der Anpassung der dauerhaften Betriebsvereinbarungen (u.a. Renneritz, Taucha, Boehlen, Halle, Merseburg u.a.) sowie
- zeitlich befristete Lösungen bei Austragung von Wettbewerben oder anderen Sportveranstaltungen müssen verbindlich ermöglicht werden.

Auch hier bitten wir die Vereine und Flugplätze um Beiträge aus eurer Sicht, um weitere Themen und Aspekte in die Diskussion einzubringen.

AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**

3. Dresden

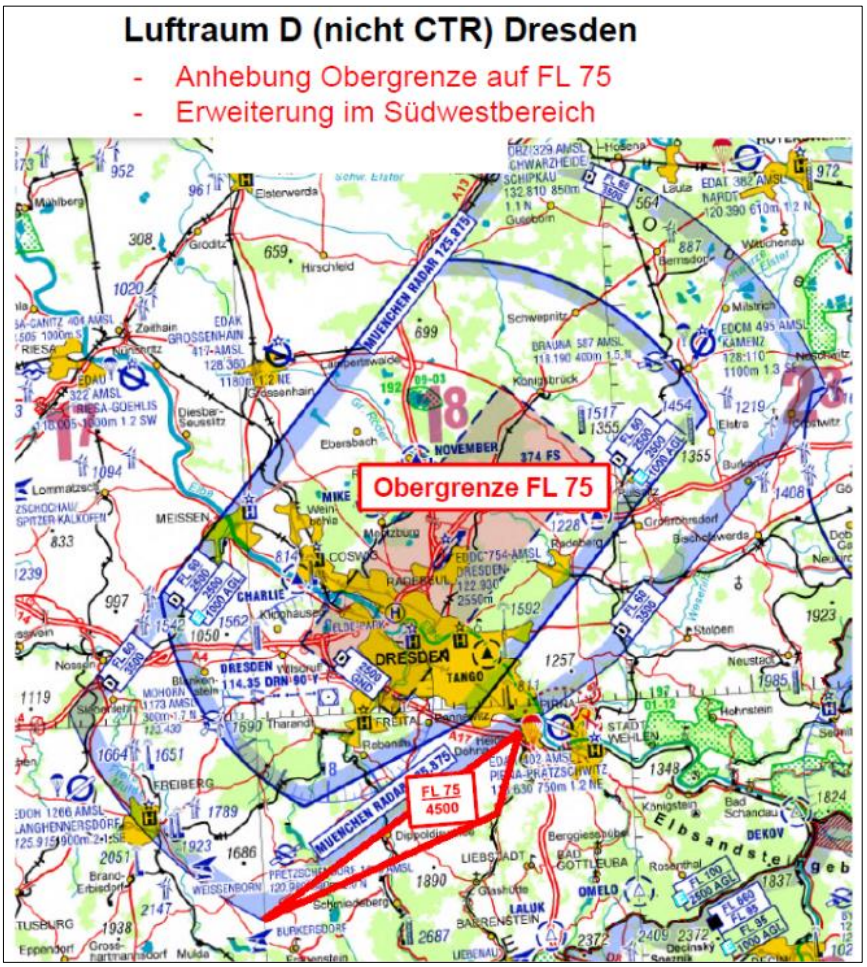
Zum Luftraumstruktur Dresden werden seitens der DFS zwei Änderungen des Luftraums D (nicht CTR) vorgeschlagen, um die Verweilzeit der IFR-An-/Abflüge im geschützten Luftraum und damit die Flugsicherheit zu erhöhen:

- Anhebung der Luftraumobergrenze von FL 60 auf FL 75
- Erweiterung im Südwestbereich (neuer Sektor mit Untergrenze 4500 ft MSL)

Die erste Änderung ermöglicht nach Angaben der DFS einen längeren Verbleib der IFR-Abflüge im geschützten Luftraum und ergänzt logisch die für alle IFR-Abflugstrecken veröffentlichte Anfangsabflughöhe von FL 70.Mit der zweiten Änderung soll der Luftraumschutz für Anflüge aus Richtung Südosten bei Betriebsrichtung 04 verbessert werden.

Im Vorfeld hat der DSV auf folgende Punkte hingewirkt:

- die Erweiterung im Südwest-Bereich ist für den Streckenflug am Erzgebirge auch aus Gründen der Flugsicherheit über erhöhtem Gelände störend,
- daher hat die DFS in der vorliegenden Fassung den Bereich gegenüber dem ersten Entwurf bereits verkleinert.
- Dabei wurde auch der Flugplatz Pirna aus dem neuen Bereich herausgenommen.



AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**

Im Rahmen der Luftraum-Nutzer-Konferenz werden wir zudem noch auf folgende Punkte drängen:

- Sicherung der vorhandenen öffentlich zugänglichen Sektoren (u.a. auch für den Bereich Kamenz)
- für den neuen Bereich im Südwesten müssen eine öffentlich zugängliche Sektorenlösung (als Ergänzung zu den vorhandenen Sektoren-Regelungen) geschaffen werden, damit bei dem geringen IFR-Verkehr insbesondere an Wochenenden dieser Bereich nicht als „absenkender Oxer“ beim Streckenflug eingebaut ist.

Auch hier bitten wir die Vereine und Flugplätze um Beiträge aus eurer Sicht, um weitere Themen und Aspekte in die Diskussion einzubringen.

4. Allgemeine Grundlagen Luftraumarbeit

In den DSV-Veröffentlichungen haben wir bereits auf die wichtige Grundlagenarbeit in der „Initiative Luftraum und Flugsicherheit“ beim BMVI hingewiesen. Seit Anfang Juli ist der Abschlussbericht vom BMVI freigegeben. Wir empfehlen sehr die Lektüre, da dort ein Überblick aller beteiligten 10 Stakeholder mit mehr als 20 Experten aus Sicht aller Luftraumnutzer gegeben wurde, wo die Probleme liegen, in welchen Bereichen Lösungen liegen und was absehbar als machbar eingeordnet wurde.

Der Bericht ist von der DSV Webseite unter https://link.dsv.aero/schlussbericht-initiative-luftraum-flugsicherheit herunter zu laden
Fragen und Hinweise immer gerne an die unten angefügten Kontaktdaten.

AUL – Segelflug **Herbert Märtin**
Regionalbereich Ost
h.maertin@dsv.aero
www.dsv.aero/luftraum **+49 172 301 1909**