Ergebnisse, Festlegungen und Nachverhandlungen Luftraum 2021 im Bereich DSV AUL- Mitte und AUL-West

Liebe Luftsportlerinnen und Luftsportler,

das Jahr 2020 hatte für uns ja einige Überraschungen parat. Auch die Luftraumnutzer-konferenz 2020, organisiert von der DFS, wurde unter diesen besonderen Vorzeichen durchgeführt und war mit vielen Fragezeichen versehen. Wie würde die Luftraumnutzung für das Jahr 2021 wohl aussehen und wie könnte der Bedarf an Luftraum der einzelnen Nutzergruppen wohl am besten geregelt werden? Die zugehörigen Annahmen machten die Sache nicht unbedingt einfacher. Und wie das Annahmen so an sich haben, gab es beim Blick in die Zukunft entsprechende Unsicherheiten. Die Sichtweisen der Teilnehmer wichen zum Teil erheblich voneinander ab.

Als Vertreter des DSV/DHV Luftraumteams AUL-Luftsport hatten wir eine umfangreiche Stellungnahme zu den zur Disposition stehenden Luftraumänderungen eingereicht. Diese findet Ihr als Download auf der DSV Homepage https://www.dsv.aero/ unter „AUL-L Stellungnahme Luftraumplanung 2021“. Die Seiten 21 und 22 betreffen eine Forderung zum Frankfurter Luftraum Bereich Segelflugsektor „Stromberg“, und auf den Seiten 24 und 25 ein Vorschlag zur Verkleinerung der TMZ Hahn. Ebenfalls gab es an dieser Stelle die Forderung aus der Region West zur Abschaffung des Luftraums „D-nicht CTR“ am Flughafen Niederrhein.

Dem voraus gegangen war ein Positionspapier, das bereits im August 2020 an DFS und BMVI verschickt wurde, nachdem im Juni die ersten DFS Wünsche für Luftraumanpassungen 2021 an die Luftraumnutzer verschickt wurden. Auch dieses Positionspapier ist öffentlich unter der oben genannten DSV Home Page zugänglich. Unsere begründete Forderung war, auf Grund der pandemiebedingten geringen IFR Luftverkehrszahlen, keine Luftraumerweiterungen für 2021 umzusetzen. Stattdessen sollte eine genaue Beobachtung der Entwicklung der Verkehrszahlen und der anderen Randbedingungen erfolgen, um dann im Herbst 2021 gemeinsam über mögliche Änderungen, auch Verkleinerung und Herunterstufung von Lufträumen zu beraten.

Trotzdem forderte die DFS in der konkreteren Planung im Vorfeld der Nutzerkonferenz deutliche Luftraumerweiterungen in Norddeutschland (Hamburg, Bremen, Hannover). Für uns war und ist dies aufgrund der Verkehrsentwicklung nicht nachvollziehbar. Aufgrund weiterer Vorfälle in Erfurt gab es im AUL - Bereich Ost nun auch eine Forderung nach einer TMZ (HX) und für Memmingen wurde aufgrund des Insistierens einer Billigfluggesellschaft im AUL - Bereich Süd-Ost eine Erweiterung der TMZ geplant.

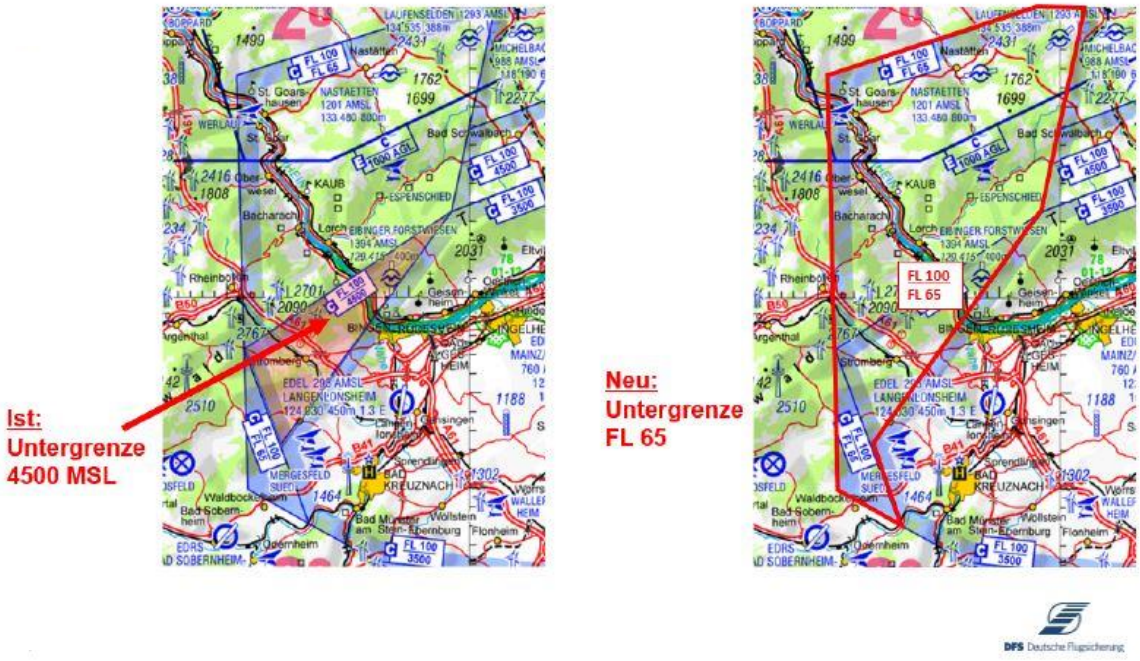
Die Entscheidungen des BMVI wurden uns dann am 23.12. mitgeteilt.

Die für unsere Region wichtigste Entscheidung ist diesmal sehr erfreulich:

Die Absenkung des Luftraums „C“ Frankfurt im westlichen Bereich um Bingen/Stromberg wird zurückgenommen.

Dies jedoch mit der Einschränkung, dass bei geänderter Gesamtlage in den nächsten Jahren die Absenkung wieder eingeführt werden könnte. Wir werden die verfügbaren Flugspuren analysieren und uns für weitere Gespräche vorbereiten. Man wird also sehen. Gespräche zu der erweiterten Nutzung der Frankfurter Segelflugsektoren unter den pandemiebedingten geringen IFR Zahlen laufen derzeit noch.

Luftraumänderung Frankfurt



Diese Rücknahme der Luftraumabsenkung von 2020 wird die Passage Hunsrück/Taunus wieder einfacher befliegbar machen. Das ist ein sehr wichtiges Ergebnis für die Streckenflieger und die dort ansässigen Vereine und Gleitschirmstartplätze.

Dagegen wurde unser **Antrag zu Hahn**, den Teil der TMZ Hahn aufzuheben, der identisch ist mit dem Segelflugsektor Idar-Oberstein, von der DFS nicht befürwortet und dann auch vom BMVI nicht beschieden. Dies hätte den Segelfliegern ohne Transponder und den Gleitschirm/Drachenfliegern ohne Funk eine wesentliche Erleichterung gebracht. An dieser Stelle einen großen Dank an die Flugleitung aus Göttschied, die umfangreiches Statistikmaterial zum Segelflugsektor Idar-Oberstein zur Verfügung stellte.

Auch nicht nachvollziehbar wurde in der AUL - Region West der **Antrag zu Niederrhein**, den Luftraum „D-nicht CTR“ abzuschaffen, sowohl von der DFS abgelehnt und vom BMVI ebenfalls nicht beschieden. Daher besteht hier weiterer Gesprächsbedarf, wenn die neue SID in 9/2021 eingeführt ist.

Im **Rückblick** auf offene Themen aus dem Jahr 2019 ist zu berichten, dass bezüglich der geplanten **TMZ Erweiterung östlich Luxemburg** kein weiterer Antrag der Luxemburgischen Flugsicherung eingegangen war.

Auch die diskutierte bundesweite **Absenkung des Luftraums „C“ auf FL 95** wurde nicht weiter behandelt oder gar entschieden. Hier sehen wir uns in der freiwilligen Selbstverpflichtung zur Anerkennung der FL 95.

Außerhalb der saisonalen Luftraumabstimmung wurde uns noch eine Erweiterung der **ED-R Hammelburg** mit HX Regelung angetragen, was unsere Vereine im Osten Frankfurts tangieren wird. Hierzu laufen die Gespräche noch.

Jetzt noch ein Blick über den Tellerrand.

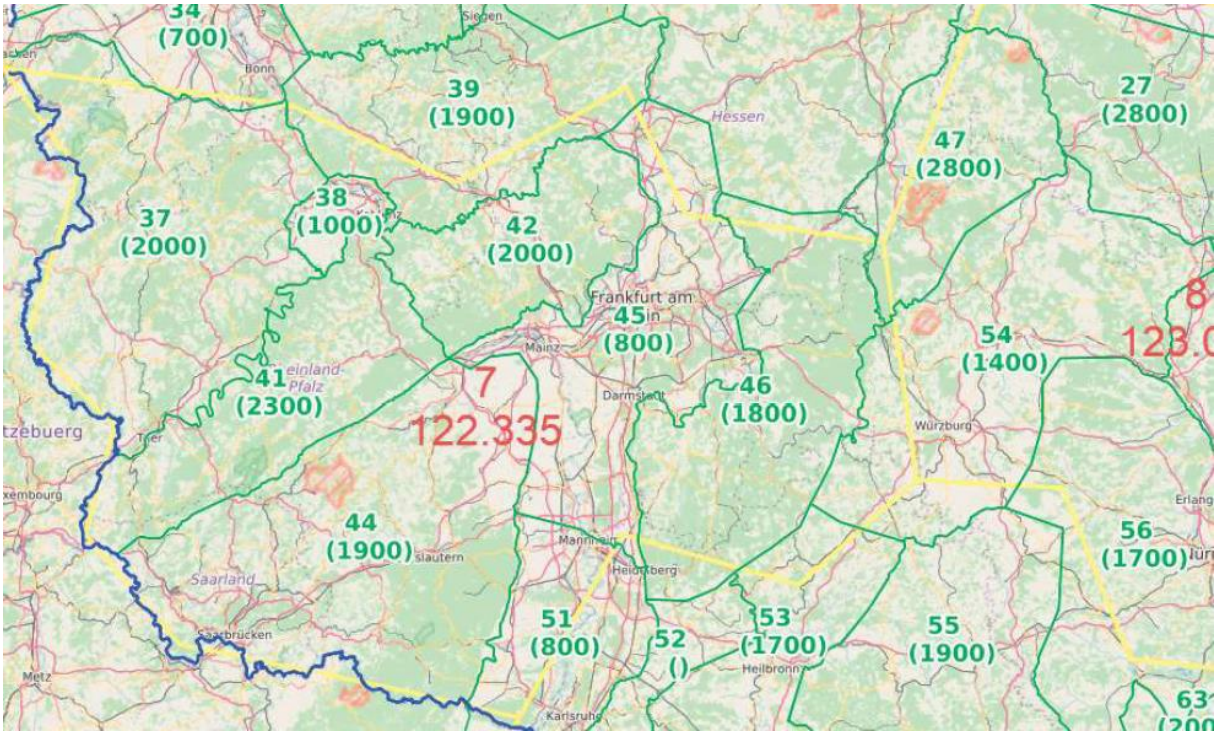
Als positiv zu bemerken ist, dass mit einigen Vorgesprächen in den verschiedenen regionalen Aktivitätsgebieten des AUL-L eine gute Grundlage für einen sachlichen Austausch gegeben war. Wir als AUL-L haben die grundsätzliche Position beibehalten, für 2021 keinen Luftraum D oder C oder TMZ Erweiterungen zuzustimmen. Dies mit der Ausnahme der Anbindung von Lufträumen an die FL 100, um so ein Einfliegen in geschützte Lufträume „von oben“ besser zu ermöglichen.

Umgesetzt werden leider in 2021 die Forderungen für Erfurt nach einer nutzungsbedingt aktivierbaren TMZ (HX) und für Memmingen für eine Erweiterung der existierenden TMZ. Diese Luftraumänderungen sind u. a. das Ergebnis der vermehrten Diskussionen um den **Mischverkehr VFR/IFR in Luftraum „E“** mit den Themen Kollisionsvermeidung und Schutz von IFR - An- und Abflügen an Flugplätzen mit sehr niedrigen Verkehrsaufkommen. Das Prinzip „Sehen und gesehen werden“ wird immer öfter in Frage gestellt und die gewerbliche Luftfahrt verlangt, dass jeder Anflug oder Abflug in einem geschützten Luftraum stattfinden soll. Diese Forderung steht zunächst im Widerspruch zu den Vereinbarungen im „Kriterienkatalog“, der Festlegungen trifft, wann welche Lufträume einzurichten sind. Und dort ist die Zahl der Flugbewegungen an dem entsprechenden Flugplatz natürlich ein wichtiger Faktor, aber auch u.a. auch die Art des Verkehrs und die Zahl der „flugsicherheitsrelevanten Ereignisse“ in der Umgebung.

Ob eine Meldung des Piloten oder des Fluglotsen zu einem flugsicherheitsrelevanten Ereignis mit entsprechender Risikoeinstufung (A-D) wird, entscheidet sich in einem Gremium namens APEG (**A**ircraft **P**roximity **E**valuation **G**roup), in dem DSV/DHV mit Vertretern aus dem AUL-L ebenfalls vertreten ist. Die höchste Risikoeinstufung ist „A“ und bedeutet kurz gesagt, dass eine sicherheitsgefährdende Annährung zwischen Luftfahrzeugen mit einem hohen Kollisionsrisiko stattgefunden hat. Häufen sich solche Fälle, häufen sich auch die Rufe nach geschütztem Luftraum. Besonders kritisch werden solche Fälle, wenn sie im Bereich des Endanflugs des IFR-Flugverkehrs stattfinden. Und hier besteht Aufklärungsbedarf unsererseits, speziell durch Fluglehrer und erfahrene Streckenflieger, denn einigen Luftsportlerinnen und Luftsportlern ist offensichtlich nicht bewusst, wo diese Endanflüge schon beginnen. Im Durchschnitt nämlich etwa 10NM von der Schwelle und ca. 3000ft über Platzhöhe. Dieser Punkt ist als Final Approach Fix (FAF) definiert und soll in den neuen ICAO-Karten dargestellt werden. Und so kommt es gelegentlich zu Begegnungen zwischen IFR und VFR vermeintlich „weit außerhalb“ des Fluglatzbereichs. Bitte helft mit, solche Vorkommnisse auszuschließen, denn nur so können wir weitere Luftraumbeschränkungen vermeiden. Eine sorgfältige Wahl des Flugwegs und ein gutes und verantwortungsvolles Verhalten als Luftfahrer (bekannt als „good airmenship“) hilft hier entscheidend. Leider hören wir gelegentlich in Gesprächen mit Luftsportvertretern - und wir betonen ausdrücklich „gelegentlich“ - die Meinung: „Ich darf hier sein also bin ich auch da!“ Das ist jedoch ein großer Irrtum, denn einerseits unterliegen Flugzeuge im Endanflug höherem Schutz und zum andern ist nicht alles, was rechtlich scheinbar erlaubt ist, auch verantwortungsvoll! Hier fordern wir besseres Verhalten von allen Luftsportlern. Der DSV wird seine regelmäßigen Awareness Kampagnen fortsetzten.

Abschließend noch ein Hinweis für die Praxis:

Seit letztem Jahr gilt **NfL-1-1935-20-Luft-Luft-Kommunikation**. Dort sind für zehn Regionen in Deutschland zehn Kanäle veröffentlicht, die von allen Luftsportlern, gleich, ob mit oder ohne Propeller, zur Kommunikation untereinander genutzt werden können. Hier das Beispiel für die Region 7 (gelbe Grenzmarkierung):



Die Nutzung dieser Frequenzen erspart eine unnötige Frequenzbelastung der Platzfrequenzen und schont auch die eigenen Ohren, die nicht mehr mit Standortmeldungen in der Platzrunde usw. belastet werden. Ein ganz großer Vorteil besteht darin, dass man z.B. als Segelflieger sich auch mit einem „Fremden“ im gleichen Bart abstimmen kann und man nicht mehr rätseln muss, auf welcher Frequenz der wohl ist.

In diesem Zusammenhang ergeht auch der Appell an die Gleitschirm - und Drachenpiloten vermehrt FLARM zu nutzen und sich mit dem Flugfunk auszurüsten. Flugfunk eröffnet damit die Nutzung weiterer Lufträume und verbessert die Sicherheit! Nähere Informationen bietet die DHV Webseite.

Aktuell hat der DSV dazu in Abstimmung mit dem BAF ein Review nach den Erfahrungen einer Flugsaison in Arbeit. Gerne könnt ihr daran teilnehmen. Weitere Details findet ihr unter https://dsv.aero/index.php/aul-segelflug/a2a-umfrage.

Nun aber ab in die Luft, wir wünschen Euch, dass wir trotz aller Widrigkeiten bald in die Saison 2021 starten können.

Thomas Buch	Thomas Liebert	Helmut Bach
AUL-L Bereich West	AUL-L Bereich Mitte	AUL-L DHV