

Ausschuss Unterer Luftraum Segelflug (AUL-S)
im Deutschen Segelflugverband DSV e.V.

Stellungnahme AUL-S zur Anfrage des BMVI Referat LF 17 zum ED-R 45
vom 16.August 2016
05.09.2016

1. Gegenstand

Mit dem o.g. Schreiben hat das BMVI Ref. LF 17 die Unterlagen für die Einrichtung einer dauerhaften ED-R 45 (Melpitz) versandt, die nur bei Bedarf per NOTAM aktiviert werden soll. Die Unterlagen sind in der Beschreibung der Begründung sehr kurz gefasst und werden durch die dem o.g. Schreiben beiliegendem Entwurf der Karte ergänzt. Eine fachliche Darlegung der dort zu erfüllenden Aufgaben in der ED-R 45 (geplant) ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich.

Daher hat der AUL-S selber Informationen zu den dort bereits seit vielen Jahren durchgeführten Aktivitäten eingeholt. Gesprächspartner war hierzu der Projektleiter beim Leibnitz-Institut für Troposphärenforschung e.V. (folgend Topos) Danach ergibt sich für den AUL-S folgende Ausgangslage:

In der Nähe des Ortes Melpitz bei Torgau befindet sich schon seit vielen Jahren das umfangreich ausgestattete Messfeld des Leibnitz-Instituts für Troposphärenforschung e.V. Dort wird ganz überwiegend mit Geldern des Bundesministeriums für Forschung sowie Drittmittel atmosphärische Grundlagenforschung betrieben. Am Institut arbeiten nach Aussage des Projektleiters viele international renommierte Wissenschaftler.

Das Tropos führt über diesem Messfeld mit Bodeninfrastruktur schon seit einigen Jahren neben der kontinuierlichen Erfassung von Daten unmittelbar am Boden auch Mess-Kampagnen in der atmosphärischen Grundschicht bis 5000 ft. (1500 m durch). Diese Messungen erfolgen mittels Fesselballon und gelegentlich mit Drohnen. Es kommt bei diesen Kampagnen darauf an, Daten am Boden auf dem Messfeld und in der Grundschicht gleichzeitig und am selben Ort zu erfassen. Ein anderer Aufstiegsort wäre nach Aussage des Projektleiters deshalb nicht möglich.

Während solcher Messkampagnen wurde in den vergangenen Jahren jeweils über die Ausgabe eines NOTAM's oder NfL mit Angabe der Koordinaten ein temporäres Sperrgebiet aktiviert. Diese Maßnahme wurde nach Aussagen des Projektleiters häufiger durch Luftfahrzeuge nicht beachtet und während der Messungen dicht an dem aufsteigenden Fesselballon vorbeigeflogen.

2. Auswirkungen für den Segelflug, den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt

Das geplante ED-R 45 liegt für den Segelflug, den Luftsport und die Allgemeine Luftfahrt in einem Luftraumbereich, der bei Aktivierung des Gebietes in jedem Fall negative Auswirkungen für die Luftraumnutzer haben wird. In dem Korridor Luftraum D (nicht CTR) Leipzig, der ED-R 70 Holzdorf und der CTR Holzdorf wird ein „Hindernis“ geschaffen, das bei dem Durchflug dieses Bereiches gerade bei schwierigerem Wetter ein Problem bedeutet. Die Einrichtung einer dauerhaft sichtbaren (auch wenn nur gelegentlich aktivierten) ED-R auf der ICAO Karte ist ein signifikantes Ereignis. Aus Sicht des Segelflugs und des Luftsports sind besonders betroffen:

- für den Flugbetrieb im direkten und unmittelbaren Platzbereich der Flugplätze
 - EDOG Torgau-Beilrode
 - EDOF Falkenberg-Lönnewitz
 - EDAW Roitzschjora
 - EDCT Taucha

- für den dezentralen Streckenflug alle Segelflugzeug- sowie Drachen- und Gleitschirmflieger, die nur hier die Strecke zwischen dem D (nicht CTR) Leipzig und den o.g. Bereichen ED-R 70 Holzdorf passieren können
- und ganz besonders für die Flugplätze in der Region mit intensiver Wettbewerbsnutzung mit den dort regelmäßig ausgerichteten zentraler Segelflugwettbewerbe und -meisterschaften:
 - EDAW Roitzschjora
 - EDOJ Lüsse
 - EDCI Klix
 - EDBE Brandenburg Mühlenfeld
 - Riesa-Canitz

Gerade diese Flugplätze benötigen für die jährlich vorher definierbaren Zeiträume den Luftraum, um bei Wettbewerben mit mehr als 100 teilnehmenden Flugzeugen, diesen Luftraumkorridor sicher und ohne Risiko einer Luftraumverletzung nutzen zu können.

3. Vorschlag zur Handhabung

Die einfache Aktivierung per NOTAM nach den Planungen des Tropos ohne begleitende Maßnahmen und Informationen wird aus Sicht des Segelflugs nicht zugestimmt.

Nach Rücksprache mit dem Projektleiter ist das Tropos auch grundsätzlich bereit und in der Lage, an einer abgestimmten Regelung mitzuwirken. Dazu gehören:

- Zeitliche Abstimmung vor der Aktivierung:
 - Bei langfristig geplanten längeren Messkampagnen soll zu Anfang der Planung mit den oben genannten Flugplätzen als Ausrichter von Wettbewerben eine Abstimmung zwingend erfolgen. Hierbei kann nach Aussagen des Tropos auf die Termine der Wettbewerbe Rücksicht genommen werden. Dem Tropos werden die Emailadressen dieser Flugplätze zur Verfügung gestellt.
 - Bei kurzzeitigen Messkampagnen sollen die o.g. Flugplätze mit Auswirkungen im Platzbereich informiert werden. Dem Tropos werden die Emailadressen dieser Flugplätze zur Verfügung gestellt.
 - Generell wird empfohlen, dass das Tropos alle Aktivitäten mit Aktivierung der ED-R 45 per Email parallel zur NOTAM Meldung als allgemeine Information an
 - luftraum@dsv.aero
 - info@daec.de
 - flugbetrieb@dhvmail.de
 weiterleitet. Dieses scheinbar komplizierte Verfahren ist wegen der zeitlichen Unbestimmtheit der Maßnahmen und der planbaren zivilen (nicht militärischen) Nutzung der ED-R angemessen und auch aus Sicht des Tropos machbar. Dies kann zu einem einfach geübten Verfahren werden und die Sicherheit aller Beteiligten verbessern.
- Technische Ausstattung des Fesselballons als Messträger
 In der Abstimmung mit dem Projektleiter wurde deutlich, dass auch das Tropos technische Möglichkeiten zur Identifikation des Standortes des Fesselballons während der Messung, aber auch für den Fall des ungeplanten Abdriftens des Ballons zum Wiederauffinden plant. Eine Ausstattung mit einem 24-Bit Transponder ist nicht einfach, da es sich nicht um ein

Luftfahrzeug im rechtlichen Sinne handelt. Dessen Daten würden in der Regel in Segelflugzeugen auch nicht empfangen.

Der AUL-S schlägt dem Tropos vor, eine Ausstattung mit einem FLARM oder einem Power-FLARM in Erwägung zu ziehen. Dies hat den Vorteil, dass der Fesselballon während der Aktivierung zusätzlich für alle Segelflugzeuge als Standort angezeigt wird. Fast alle Segelflugzeuge im Streckenflug sind heute mit einem FLARM ausgestattet. Durch entsprechende technische Erweiterungen kann auch der Standort des Fesselballons für andere Flugzeuge der allgemeinen und gewerblichen Luftfahrt auf deren Transponderanzeigen sichtbar gemacht werden.

Der AUL-S empfiehlt daher dringend dem Tropos diese FLARM-Ausstattung in Betracht zu ziehen.

4. Stellungnahme des AUL-Segelflug

Zu dem Antrag des Tropos und der vom BMVI übersandten Unterlage gibt der AUL-S folgende Stellungnahme ab:

- a. Grundsätzlich kann der AULS-Segelflug die Einrichtung des ED-R 45 auch an diesem Standort nachvollziehen. Vor der endgültigen Genehmigung soll das Tropos aber die folgenden Punkte erklären. Diese sollten Teile der Genehmigung/Einrichtung des ED-R durch das BMVI werden.
- b. Aufgrund der örtlichen Bindung (Fesselballon) schlägt der AUL-S eine Reduzierung auf 1 NM oder 1,5 NM Radius vor.
- c. Als begleitende Maßnahmen zur Sicherung und Verbesserung der Flugsicherheit wird das Tropos im Sinne der Beauflagung und Selbstverpflichtung folgende technischen und - vor den jeweiligen Aktivierungen - organisatorischen Maßnahmen durchführen:
 - i. Bei langfristigen Planungen zu Messkampagnen sind diese mit den benannten Flugplätzen für die Ausrichtung von zentralen Segelflug-Wettbewerben (EDAW, EDCI, EDOJ, EDBE, Riesa-Canitz) per Email zu informieren und abzustimmen sowie ggf. den Terminen der Segelflugwettbewerbe anzupassen
 - ii. Bei kurzfristigen Maßnahmen sind die benannten Flugplätze im näheren Bereich (EDOG, EDOF, EDAW, EDCT) zu informieren
 - iii. Eine allgemeine Information ist parallel zur NOTAM Anmeldung an die Emailadressen der Vertreter des Luftsports als Luftraumnutzer (luftraum@dsv.aero; info@daec.de; flugbetrieb@dhvmail.de) zu senden, damit diese auf ihren Portalen darauf hinweisen können.
 - iv. Das Tropos wird grundsätzlich (Ausnahmen wegen Zuladung begründet möglich) bei den Messkampagnen seine Aufstiegstechnik mit einem FLARM oder vergleichbarem Gerät ausstatten. Damit wird eine wesentliche Verbesserung der Flugsicherheit für alle Beteiligten sichergestellt.

Zusammenfassung: Aufgrund der wissenschaftlichen und auch indirekt für die Luftfahrt-Meteorologie relevanten Arbeit des Leibnitz-Instituts für Troposphärenforschung e.V. stimmt der AUL-S der Einrichtung des ED-R 45 unter Berücksichtigung der vorgenannten zusätzlichen Festlegungen und Ergänzungen zu. Eine Aktivierung erfolgt wie beantragt nur im Bedarfsfall per NOTAM.

