

Informationen aus dem Bereich DSV AUL- Mitte

- Planungen Luftraum 2024
- weitere generelle Aktivitäten

Nach der Luftraum-Nutzer-Konferenz (LRNK) am 11. 10. 2023 und den nachfolgenden Entscheidungen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) möchten wir über den Sachstand und die Themen zur anstehenden Luftraumplanung 2024 informieren.

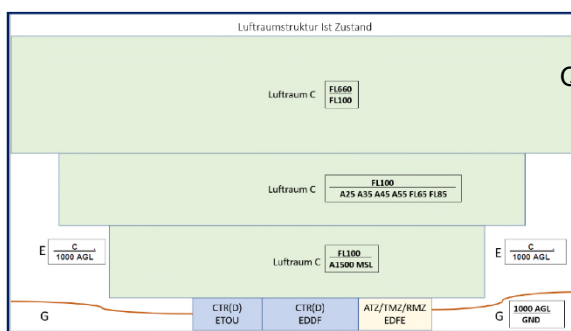
.. aber vorab, denn hierzu wird es eine Informationsveranstaltung geben:

Frankfurter Gespräch

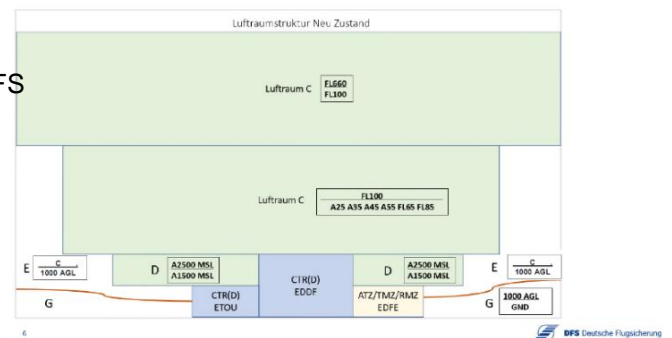
Bitte verfolgt die Einladung des Arbeitskreises Luftraum Frankfurt (ALF) zu dieser Veranstaltung am 3. Februar 2024 ([hier](#)). Es gibt seit dem letzten Frankfurter Gespräch 2020 wieder vieles Neue zum Thema Luftraum. Zusammen mit Vertretern der DFS werden wir aktuelle Luftraumthemen besprechen, z.B. ein Überblick über beispielhafte deutschlandweite Änderungen, lokale Neue-rungen, aber auch über die Regularien, nach denen in Zukunft die Luftraumgestaltung ablaufen wird. Die Akaflieg Frankfurt wird wieder Gastgeberin in der Sportuni der Goethe Universität Frankfurt sein.

Luftraum Frankfurt

Änderung der CTR Flughafen Frankfurt FRA: Hier hat die DFS viel Zeit investiert, um alte Probleme aus der Welt zu schaffen, die sich aus der Lage der CTR und der für Deutschland einmalig niedrigen Obergrenze ergaben. Die Lösung wird eine Anhebung der CTR sowie die Umwidmung des Luftraums C in einem Höhenbereich von 1500 bis 2500 ft AMSL in einem Ring um die CTR in einen Luftraum D (nicht CTR) sein. Dies löst das Problem der SERA Sicherheitsmindesthöhen über Frankfurt, die nach der alten Luftraumstruktur (hier gab es auch eine Einlassung des RP Darmstadt) nicht zuverlässig einzuhalten waren.



Quelle DFS



Absenkung Luftraum C im Nordwesten Frankfurts im Bereich Stromberg: Aufgrund der Zunahme des Luftverkehrs und der Erhöhung des Eckwerts im Betrieb Frankfurt von 94 auf 104 Starts und Landungen pro Stunde demnächst, rief die DFS ihre bereits 2019 heiß diskutierte Forderung nach einer Absenkung des Luftraums C wieder auf. Diese Absenkung hatte bereits 2020 schon einmal gegen unseren Widerstand stattgefunden, wurde dann aber für 2021 wieder aufgrund der durch die Pandemie eingebrochenen Flugverkehrszahlen zurückgenommen. Leider hat das BMDV unsere Einwände bezüglich Flugsicherheit (unlandbares Gelände im Übergang von Taunus in den Hunsrück, hohe Hindernisse,

Standortbenachteiligungen usw.) zwar zur Kenntnis genommen, trotzdem wurde aber nach Abwägung dem Antrag der DFS stattgegeben und die Luftraum C Untergrenze wird für 2024 wieder um 2000 ft. abgesenkt. Zu der damit verbundenen Erweiterung der Segelflugssektorenregelung im Folgenden.

Frankfurter Segelflugssektoren

Zu einem gemeinsamen Rückblick auf das Freigabe- und Nutzungsverhalten der nichtöffentlichen Frankfurter Segelflugssektoren gab es seit längerer Zeit mal wieder ein Treffen vor Ort (die Jahre zuvor leider nur per web-meeting möglich) bei der DFS. Hierzu war im Frühjahr die langjährige Form einer „Betriebsbestimmung“ durch ein „Letter of Agreement (LOA)“ ersetzt worden. Also eine neue Vertragsform, die von allen Koordinatoren der Sektoren und ihren Satellitenvereinen unterzeichnet werden musste, jedoch keine Änderung für den praktischen Betrieb bedeutete. Im Rückblick gab es weder von der DFS Seite, noch von den anwesenden Koordinatoren der Segelflugssektoren negative Anmerkungen zum Betrieb der Sektoren. Es wurden einige Wünsche geäußert, die von den DFS Spezialisten zur Prüfung aufgenommen wurden.

Bezüglich der bereits genannten Absenkung des Sektors Stromberg wurden in der Diskussion noch einmal die Möglichkeiten einer Luftraum C (HX) Lösung und die einer überörtlichen Segelflugssektorenregelung betrachtet. Erstere scheidet jedoch für den komplizierten Betrieb in Frankfurt aus. Statt einer überörtlichen Regelung, einigte man sich auf die Aufnahme in das bestehende LOA mit der Perspektive, im Rahmen der Evaluierung im kommenden Jahr, den möglichen Bedarf nach einer überörtlichen Regelung mit zu betrachten. Da der Luftraum i.d.R. nur für Betrieb in Richtung 07 benötigt wird, ist mit einer regelmäßigen Freigabe des Luftraums im Rahmen der Sektorenregelung bei 25 Betrieb zu rechnen.



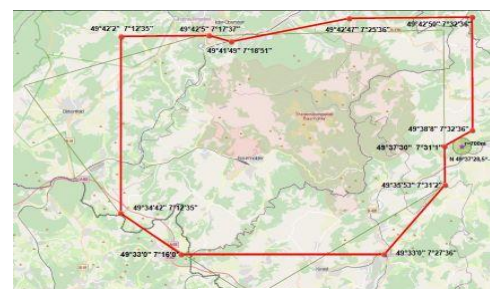
Auszug Sektorenkarte 2020

Änderungen bei ED-Rs in unserer Region

ED-R 134 Wildflecken wurde bereits unterjährig mit geänderten lateralen Grenzen eingeführt, die allerdings eher als unkritische Veränderung anzusehen sind. Hier konnte noch eine kleine Anpassung zugunsten des Gleitschirmsports im NO eingebracht werden.



ED-R 116 Baumholder wird neue laterale Grenzen in 2024 bekommen. In den Verhandlungen mit der Bundeswehr wurde großer Wert auf minimale Beeinträchtigungen der dortigen Standorte (SLP Idar-Oberstein, DHV Startgelände, DMFV Modellfluggelände) gelegt. Hier war insbesondere der Norden kritisch und es konnte auch eine Überschneidung mit der TMZ Hahn vermieden werden.



Quelle BW

Leitfaden Luftraumplanung des BMDV

Der seit 1999 existierende „Luftraumkriterienkatalog des Bundesministerium für Digitales und Verkehr (früher BMVI) wurde seit 2020 grundlegend überarbeitet und den heute geltenden Randbedingungen angepasst. Hierzu zählen neu eingeführte Luftraummodule (z.B. TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft), aber auch die Verfahren, wie künftig neue Lufträume (auch militärische) oder Luftraumänderungen beantragt, eingeführt und nach der Einführung bezüglich ihrer beabsichtigten Wirkung als schützender Luftraum evaluiert werden muss. Dies wird für alle Teilhaber an der Luftraumplanung gesicherte Prozesse und damit eine faire Anteilhabe an der Planung ermöglichen. Einführungstermin als „Verwaltungsvorschrift“ wird das Jahr 2024 sein

Wellensegelfluggebiete

Hierzu wurde mit dem NFL 2023-1-2892 die Regelung für temporäre Wellenfluggebiete im deutschen Luftraum aufgefrischt. Das neue Wellenfluggebiet Haardt, für das der DSV der Halter des LOA ist, gilt als ein Beispiel dafür, dass nach entsprechender Einweisung die faszinierende Möglichkeit gegeben wird, auch ohne Transponder und nur mit Hörbereitschaft in einem Luftraum E (HX), Wellensegelflüge bis in große Höhe zu absolvieren. Im Herbst 2023 wurde die mögliche Obergrenze sogar auf FL195 angehoben.



Foto Benjamin Ilchmann

Für Rückfragen stehe ich wie immer gerne zur Verfügung

Thomas Liebert

DSV AUL-Mitte
t.liebert@dsv.aero