

Liebe Fliegerfreunde,

seit August 2019 arbeiten die Luftsportarten und Fachverbände für Hängegleiten und Drachenflug, Modellflug, Segelflug und zusätzlich beauftragt von den Bundeskommissionen Segelflug sowie Fallschirmsport gemeinsam an dem Thema Luftraum für den Luftsport.



Diese Partner sind als „Kooperation Luftraum Luftsport“ bei den Behörden und Einrichtungen der Flugsicherung als fachlicher Ansprechpartner in allen Luftraumfragen gemeldet und tätig. Die Kooperation vertritt insgesamt mehr als 160.000 Luftsportler und auch für weitere Luftsportarten. Innerhalb der Kooperation hat der DSV mit dem AUL-Luftsport die thematische Koordination für den Bereich Luftraum übernommen.

Mit dieser Information 01/2020 wollen wir über die in Bearbeitung befindlichen Luftraumthemen in den Regionalbereichen AUL-Luftsport Mitte und West informieren.

Im Vorfeld zum letztjährigen Luftraumabstimmungsgespräch wurden mehrere Vorgespräche zwischen Vertretern des DSV/DHV und der DFS unter Einbeziehung von Vertretern des Arbeitskreises Luftraum Frankfurt (ALF) geführt. Hier war das Ziel, die von der DFS und aber auch die vom Luftsport gewünschten Luftraumänderungen soweit abzustimmen, dass sie als konsolidierte Vorschläge zur neuen Luftraumgestaltung für den Standort Frankfurt mit Inkrafttreten der neuen ICAO-Karte im Frühjahr 2020 allen Luftraumnutzern im offiziellen Luftraum Abstimmungsprozess vorgestellt werden konnten.

1

Für Frankfurt gab es folgende Änderungsvorschläge zu betrachten:

Bereich Frankfurt Nord-Ost (Nidda, Gedern)

Hier erfolgte 2019 eine Anhebung des Luftraums durch eine Verschiebung der Ostgrenze zum FL 65 Luftraum nach Westen. Die DFS stellte im praktischen Betrieb fest, dass diese Änderung sich negativ auf Abläufe ausgewirkte. Infolge dessen wurde eine Absenkung auf 5.500 ft. vorgeschlagen. Hinzu kam allerdings im späteren Verlauf der Gespräche der Wunsch, auch den Luftraum 4.500 ft. nach Osten auszudehnen. Dies wurde mit der Notwendigkeit begründet, dass *verschärfte Anforderungen bei der Anwendung der ICAO-Vorgaben für parallel-unabhängigen Betrieb zur Anwendung kämen*. Dies konnte seitens DSV/DHV begründet nicht nachvollzogen werden. Man einigte sich dann aber auf Wiederherstellung der Luftraumstruktur von 2018 mit einem 5.500 ft. Bereich, was für uns Luftsportler ohne weiteres akzeptabel ist.



Bereich Frankfurt Nord-West (West-Taunus, Ost Hunsrück)

Hier ist schon seit 2018 bekannt, dass die DFS südlich einer Linie der Verlängerung der Taunus-Luftraumgrenzen 3.500 zu 4.500 ft. eine Absenkung von FL 65 auf 3.500 ft. fordert. Da das Projekt Langen 2.0 mit geplanten Verfahrensänderungen aber nicht weiterverfolgt wurde, überraschte uns aber umso mehr, dass die Forderung nach Absenkung nun mit der gleichen Begründung gestellt wurde, wie im oben beschriebenen Bereich Nord-Ost. DSV und DHV stellten seit Aufkommen der ursprünglichen Forderung in umfangreichen Stellungnahmen die untragbaren Auswirkungen auf den Streckenflug dar. Dies wegen der Unlandbarkeit der Gelände im Hunsrück und im Taunus, hohen Hindernissen im Hunsrück, Kanalisierung und Kreuzen von Verkehren und der Gefährdung von Standorten des Segel-, Gleitschirm- und Drachenflugs. Aufgrund der Kritikalität hat nun das BMVI entschieden, dass für einen einjährigen Probetrieb eine Absenkung auf 4.500 ft. erfolgen wird und dies bei einer leicht nach Süden verschwenkten Luftraumgrenze im Norden des Gebiets. Das neue Luftraumsegment entspricht nun dem zuletzt von der DFS im Rahmen der Diskussionen angepassten Vorschlag. Diese Lösung findet aber in keiner Weise die Zustimmung des Luftsports und wird entsprechend von uns in Frage gestellt. Wir fordern von der DFS transparente Erprobungsbedingungen die z.B. einen Probetrieb mit angenommener Untergrenze von 5500ft beinhalten.



Bereich Frankfurt West („West-Ecke“)

Nach jahrelangen Forderungen seitens des Luftsports hat die DFS die sogenannte „West-Ecke“ von 3.500 ft. auf FL 65 angehoben und ist damit unserer Begründung gefolgt, dass dieser Bereich erst in größerer Höhe für anfliegenden Verkehr genutzt wird.

2

Bereich Frankfurt Süd-Ost (Spessart)

In diesem Bereich war gegen den heftigen Widerstand des Luftsports ein Teil des Luftraums über dem Spessart von FL 65 auf 4.500 ft. abgesenkt worden. Hier hatte der BMVI erstmalig bei der Einführung einer Luftraum C Änderung einen Probetrieb verfügt. Im Rahmen unserer Gespräche äußerte sich nun die DFS, dass die praktische Erfahrung mit dem neu zur Verfügung stehenden Höhenband gezeigt habe, dass sich keine Vorteile für die praktische Nutzung ergeben. Es wurde angekündigt, dass für 2020 die Anhebung des Gebiets auf 5.500 ft. beantragt werde. Süß für den Luftsport aber auch bitter, da dies genau unserem Kompromissvorschlag entspricht, der aber bei der 2019er Entscheidung nicht aufgegriffen wurde. Durch die Erkenntnisse aber letztendlich ein gutes Ergebnis.



Segelflugsektoren Frankfurt

Soweit durch die oben genannten Änderungen Segelflugsektoren betroffen sind, haben wir die Zusage der DFS, dass hierfür die nötigen Anpassungen vorgenommen werden. Dies betrifft insbesondere auch den neuen 4.500 ft. Bereich nordwestlich von Bingen. Die Arbeiten an einer angepassten Betriebsbestimmung sind bereits gestartet

Bereich Luxemburg

Weitere Gebiete im Bereich Mitte waren von geplanten Luftraumänderungen nicht betroffen mit Ausnahme vom äußersten Westen. Hier forderte die ANA, der luxemburgische Luftverkehrskontrolldienst, überraschenderweise am Tage der Luftraumnutzerkonferenz am 01.10.2019 mit einem Antrag die Einrichtung einer TMZ im östlichen Bereich des Flughafens Luxemburg im Anschluss an den schon im Vorjahr festgelegten Luftraum „D-nicht CTR“. Nach unserer Auffassung dient dies nur der vereinfachten Führung von Direktanflügen, die aber auch im vorhandenen Luftraum abgewickelt werden könnten. Die Auswirkungen auf den thermischen Streckenflug in der Region wären wegen der Kanalisierung der Verkehre und durch die Nähe der militärischen Standorte im Westen und Nord-Westen gravierend.

Hier die Kartendarstellung wie beantragt mit Untergrenze 5500ft MSL.



Schon während der Luftraumnutzerkonferenz machten wir klar, dass diese Änderung von uns nicht akzeptiert werden kann. Kurzfristig übermittelten wir dem BMVI unsere schriftliche Stellungnahme. Ende des Jahres entschied dann der BMVI, dass es noch weiteren Beurteilungsbedarf gäbe und diese Maßnahme nicht zum 26. März 2020 eingeführt wird. Es wird also noch weitere Gespräche zu dem Antrag der ANA geben.

Bereich Ramstein

Erfreulicherweise wurde auch im Jahr 2019 im Luftraum um die Ramstein Air Base dank unserer fliegerischen Disziplin und der hochprofessionellen Arbeitsweise der amerikanischen Fluglotsen ein gutes Miteinander im Luftraum praktiziert. Es wurden keine risikobehafteten Annäherungen von Luftfahrzeugen registriert.

Beim Motor- und UL-Fliegertag 2019 in Bad Sobernheim gab es hochrangigen Besuch aus Ramstein und in mehreren Kurzvorträgen wurde erneut die Luftraumsituation und die Arbeitsweise rund um die An- und Abflüge Ramstein dargestellt. Mehrfach wurde betont, dass man an einer guten Zusammenarbeit mit uns Luftsportlern interessiert ist. Niemand solle sich scheuen, mit den amerikanischen Lotsen Funkkontakt aufzunehmen und Position und Absichten mitzuteilen. Bitte auch keine Scheu vor der englischen Sprache. Jede Information ist wertvoll und hilft, gefährliche Annäherungen erst gar nicht entstehen zu lassen.

Die allseits bekannten Ramstein-Karten werden im Jahr 2020 neu aufgelegt und mit aktualisierten Daten versehen. Auf den Karten finden sich dann auch wieder Beispiele, wie der Funkkontakt ablaufen kann.

Bereich Niederrhein/Weetze

Hier wurde von Ryanair ein Antrag vom Vorjahr wiederholt, Luftraum „D-nicht CTR“ am Flugplatz Niederrhein im Bereich des östlichen Endanflugs einzurichten. Diese Änderung wird ebenfalls NICHT eingeführt, da weiterer Nachfrage- und Klärungsbedarf besteht.

Ansonsten wird von der gewerblichen Luftfahrt immer mal wieder versucht durch Presseartikel den Eindruck zu erwecken, Fliegen im Umfeld der Regionalflughäfen (hier speziell Paderborn-Lippstadt) berge hohes Kollisionsrisiko. Dies kann durch nachvollziehbare Fakten nicht belegt und nachvollzogen werden. Auch wir haben in diesen Bereichen durch Awareness Kampagnen auch unseren Anteil zum gegenseitigen Verstehen der Lage beigetragen.

Neu in ganz Deutschland für 2020: TMZ mit verpflichtender Hörbereitschaft

Im Rahmen der Initiative „Luftraum und Flugsicherheit“ des BMVI hat der DSV ein Rechtsgutachten zu dem Thema „dringende Empfehlung“ und daraus entwickelte „verbindliche Festlegung“ der Hörbereitschaft in einer TMZ in Auftrag gegeben und dem BMVI zur Verfügung gestellt. Unter Berücksichtigung dieses Gutachtens wird ab dem 26.03.2020 für alle TMZ-Lufträume in Deutschland die verpflichtende (mandatory) Hörbereitschaft festgeschrieben. Daher müssen in jedem Fall innerhalb der TMZ die Monitoring-Frequenz und der Regional Code für den Transponder geschaltet werden. Beide Informationen stehen auf der ICAO Karte. Beim Einflug sind keine Freigabe und auch keine Kommunikation mit der zuständigen Stelle erforderlich. Standort und Flugweg sind über den Transponder für die Flugsicherung sichtbar und bei Bedarf wird das einzelne Luftfahrzeug von der Flugsicherung angesprochen und über möglichen IFR-Verkehr informiert. Auch kann eine allgemeine Ansprache als Broadcast erfolgen. Segelflugzeuge, die mit Transponder ausgerüstet sind, können nach dem Verlassen der TMZ den Transponder wieder abschalten.

Für die Kooperation Luftsport und mit den besten Wünschen für die kommende Flugsaison,

Thomas Liebert, Vorsitzender AUL-L und Regionalbereich Mitte
Thomas Buch, AUL-L Regionalbereich West
Helmut Bach, AUL-L für den Kooperationspartner DHV

Bei Nachfragen und Anregungen könnt ihr uns unter den u. a. Emailadressen erreichen.