

Ergebnisse Festlegungen und Nachverhandlungen Luftraum 2021 im Bereich DSV AUL - Nord

Im September haben wir alle DSV Mitglieder sowie den BuKo- Vorstand und die dort vertretenen Landes-SeKo Referenten über unsere Vorschläge und Kommentierungen zu den Luftraumplanungen 2021 an die DFS informiert.

Grundlage unserer Vorschläge war unser Positionspapier vom August 2020, das der DSV für die Aufwindfliegerverbände und die BuKo Segelflug verfasst hatte. Darin haben wir unsere Vorschläge zum Umgang mit den Schwierigkeiten fehlender verlässlicher Verkehrszahlen für 2021 ff für die DFS und den BMVI unter den Bedingungen der Covid19- Pandemie unterbreitet. Leider konnte die Vorschläge mit Begründungen nicht bei allen Neuplanungen (Hamburg, Hannover, Memmingen, Hahn und Erfurt) vollständig umgesetzt werden

Für alle Standorte ohne Luftraum-Änderungen für 2021 haben wir für die Aufwindflieger und deren Verbände anerkannt, dass die statischen Grenzen der vorhandenen Lufträume nicht in Frage gestellt werden. Allerdings haben wir erhebliche Flexibilisierungen von Lufträumen vorgeschlagen und eingefordert. Aktuell haben wir an allen großen Luftverkehrsstandorten in Deutschland unter den pandemischen Bedingungen Rückgänge von mehr als 70% bis im besten Fall ca. 50% für den kommerziellen IFR Verkehr im Verhältnis zu 2019.

1. Flexibilisierung Hamburg

Am 07. Januar fand auf Bitte und mit einem Vorschlag des AUL-Nord vom 04.01.2021 unterlegt, eine Videokonferenz zum Thema Flexibilisierung des neuen Luftraums Hamburg statt. Zu der VIKO hatte die DFS Regionalstelle Bremen eingeladen. Es nahmen 6 DFS Vertreter, der DSV (Heiko Gesierich), 3 Vertreter vom Landesverband Hamburg und Schleswig - Holstein und ein Vertreter BAUL teil. Leider hat sich der BAUL auf eine von mir schriftlich angeregte Vorababstimmung nicht eingelassen. Dieses war allerdings bei der VIKO kein Problem. Der BAUL vertreten durch Mike Moor hat die VIKO nach kurzer Zeit verlassen und keinen Beitrag geleistet. Weiter hat sich gezeigt, dass es nicht sinnvoll ist, dass Landesverbandsvertreter, die bei der gesamten Thematik Luftraumplanung nicht im Stoff stehen, an solchen Fachgesprächen teilnehmen. Der vor über 30 Jahren eingeschlagene Weg, nur mit Fachleuten die überregionalen Lufträume gemeinsam mit der DFS zu gestalten, sollte in der Hand von Fachleuten bleiben. Für örtliche Lösungen von direkt betroffenen Flugplätzen und Vereinen können und sollen natürlich die Vereine mit an den Tisch. Ein weiterer negativer Punkt war, dass der Präsident aus Hamburg in der Vorstellungsrunde meinte kommentieren zu müssen, dass der DSV alle Segelflieger und Aufwindflieger zu Luftraumfragen innerhalb und außerhalb des DAeC vertritt. Dem hat er dort ausdrücklich widersprochen. Zum einen entspricht das nicht der Beschlusslage der BuKo Segelflug, die den DSV und dessen AUL-L beauftragt hat. Zum anderen zeigt es fehlende Sensibilität, wenn – mit seiner subjektiven Sichtweise – verbandspolitische Themen vor den Fachorganisationen wie DFS ausgebreitet werden. Die Irritation bei unseren Gesprächspartnern darüber war in dem Gespräch für alle Beteiligten spürbar.

Ziel der Besprechung war es, als Reaktion auf die ab dem 25. März 2021 geänderte Luftraumstruktur Hamburg Möglichkeiten zu finden, VFR-Flügen, insbesondere Streckensegelflügen, Möglichkeiten zu schaffen, den Großraum Hamburg sicher in Nord-Süd-Richtung (und vice versa) passieren zu können. Der DSV hatte um diesen zeitnahen Termin mit Vorschlägen gebeten, damit die Ergebnisse auch noch auf der ICAO Karte 2021 umgesetzt werden.

Vereinbart wurde die Schaffung zwei zusätzlicher überörtlicher Segelflugsektoren:

Sektor Hamburg Ost (blau):

Beschreibung: Innerhalb des Bereiches des Luftraum C mit Untergrenze 3500 Fuß MSL mit Ausnahme des Segelflugsektors Aukrug, begrenzt im Norden durch die Bundesautobahn A7, im Süden durch eine Linie rechtwinklig zu den Kreisbögen so, dass die im Bereich Schwarzenbek liegende Eisenbahnstrecke unmittelbar nördlich der Sektorengrenze liegt.

Sektor Hamburg West (rot):

Beschreibung: Innerhalb des Bereiches des Luftraum C mit Untergrenze 3500 Fuß MSL mit Ausnahme des Segelflugsektors Aukrug, begrenzt im Norden durch die Bundesautobahn A7, im Süden durch die Grenze zum Luftraum D(HX).

Für beide gilt als Untergrenze 3500 Fuß, die Obergrenze wird individuell freigegeben, liegt aber verkehrsbedingt bei mindestens 4500 Fuß MSL.

Die Beantragung einer Aktivierung soll für den Sektor Hamburg West beim zuständigen FIS-Sektor erfolgen, für den Sektor Ost möglichst bei Lübeck Tower (vorbehaltlich einer Zustimmung der dort Zuständigen), alternativ ebenfalls bei FIS. Eine Entscheidung über eine Aktivierung erfolgt durch die DFS Bremen, Anflugkontrolle Hamburg. Der Status wird bei FIS erfragt.

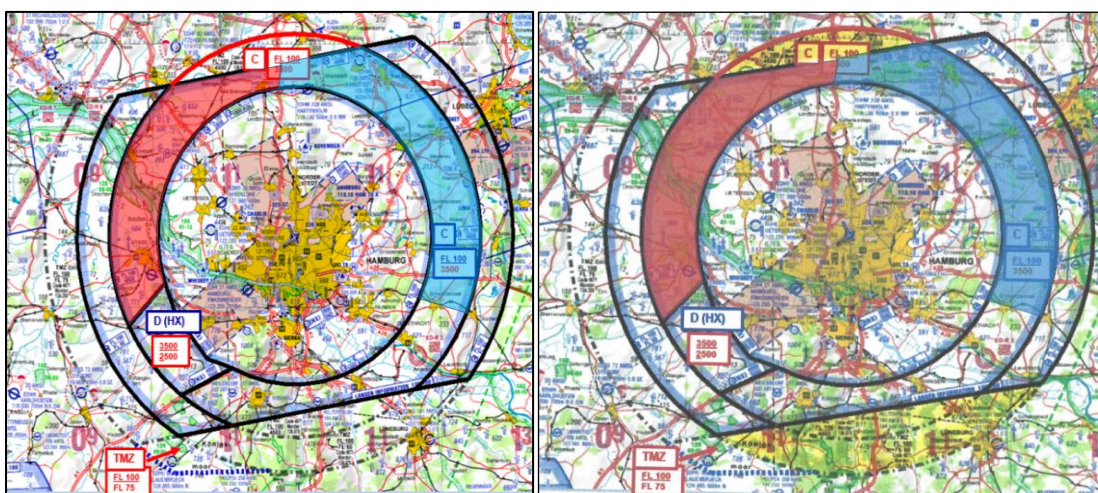
Die bisherigen Sektoren bleiben unverändert, da der Luftraum dort nicht geändert wurde (Karte unten rechts, gelb):

Sektor Aukrug (Norden)

Der Sektor wird der neuen Luftraumstruktur mit den alten Freigabehöhen angepasst

Sektor Winden und Lüneburg (Süden)

Als Vorbereitung für das Luftraumabstimmungsgespräch für 2022 erfolgt im Sommer 2021 eine Analyse der vereinbarten Maßnahme zur Identifizierung von Änderungsmöglichkeiten und/oder -notwendigkeiten.

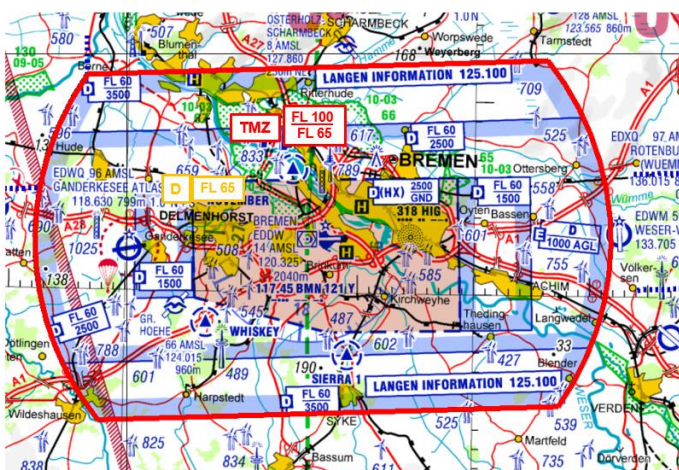


2. Luftraum Bremen

Das BMVI ist bei der Entscheidung zum Luftraum 2021 dem Vorschlag des DSV gefolgt und keine Vergrößerung vorgesehen. Lediglich wird über dem bestehenden Luftraum eine TMZ von FL 65 bis FL 100 eingerichtet.

Es wird aber keine lateralen Erweiterungen des Luftraumes geben, wie er von der DFS und leider auch vom BAUL vorgeschlagen wurde.

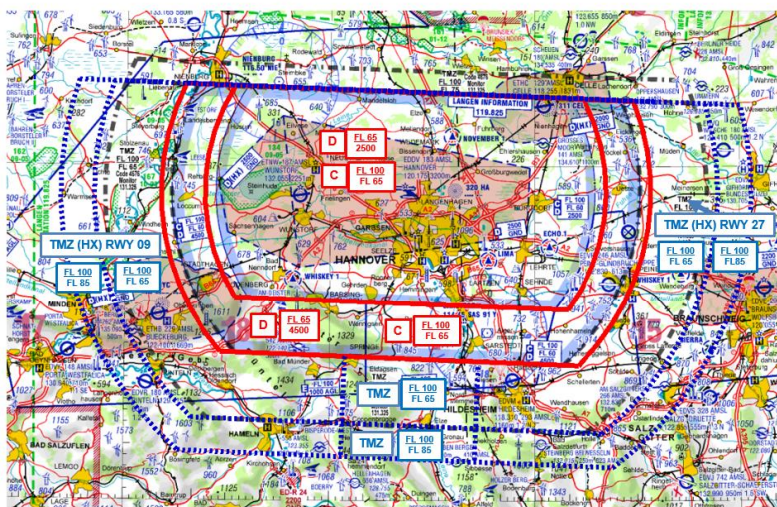
Luftraum Bremen neu
 Einrichtung TMZ von FL 65 bis FL 100
 und Anhebung Obergrenze Luftraum D (nicht CTR) von FL 60 auf FL 65



3. Luftraum Hannover

Der Luftraum in Hannover wird leider entgegen unserer und der AOPA Einwände erweitert. Das BMVI hat aber der von der DFS vorgeschlagenen Lösung nur teilweise zugestimmt. Weiter bekommen wir in Hannover die Flexibilisierung des Luftraums in Abhängigkeit der Betriebsbahn, was auch eine Verbesserung darstellt. Die öffentlichen Segelflugsektoren entfallen aufgrund der HX Lösung. Regionale Verfahren werden entsprechend der neuen Luftraumstruktur angepasst.

Luftraum Hannover neu
 Luftraum C / D (nicht CTR) bis FL 100 / TMZ bis FL 100



Mit besten Grüßen und Wünschen für die Saison 2021

Heiko Gesierich
 DSV AUL-Nord