

## Ergebnisse der Luftraumabstimmung 2021 Bereich DSV AUL - Südost

Zunächst einige Bemerkungen aus der Gesamtheit der Anstrengungen des AUL-L im DSV:

Im September letzten Jahres haben wir alle DSV Mitglieder sowie den BuKo-Segelflug 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 <https://www.dsv.aero/index.php/aul-segelflug/24-service/luftraum-und-flugbetrieb/242-dsv-positionspapier-zur-luftraumplanung-2021>, 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 das BMVI unter den Bedingungen der Covid19-Pandemie unterbreitet. Leider wurden die Vorschläge mit Begründungen von DFS und BMVI nicht bei allen Neuplanungen (Hamburg, Hannover, Memmingen, Hahn und Erfurt) vollständig umgesetzt.

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. Stattdessen wurden 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

### 1. Lufträume Nürnberg und München

Aus Gesprächen mit Vereinsvertretern und Ausbildungsleitern, sowie in Videokonferenzen für Nürnberg am 24.07.2020 und München am 30.09.2020 wurde ein durchweg positives Feedback mit dem Ablauf des Flugbetriebs unter Corona-Bedingungen berichtet. Der stark zurück gegangene Verkehr ließ bereits in der Saison 2020 seitens der DFS-Wachleiter und – Fluglotsen großzügige Sektor-Zuteilungen zu. Im Interesse einer Kontinuität in der Ausbildung war deswegen der Anspruch in den Vereinen nicht merklich vorhanden, die Lufträume sofort an die starken Verkehrsrückgänge anzupassen. Dies entspricht dem Vorschlag aus dem o. g. DSV-Positionspapier und ist auch der Tatsache geschuldet, dass es noch sehr weit auseinanderliegende Prognosen gibt, wie sich der IFR-Verkehr in 2021 entwickeln wird. Es erscheint vernünftig, deswegen die Entwicklung in 2021 abzuwarten, um dann gezielt auf eine stabilere Entwicklung des Verkehrs in der Luftraumplanung für 2022 mit einem adäquaten Design der C – bzw. D (nicht CTR) - Gebiete an den beiden Standorten in die Luftraumabstimmung im Spätsommer 2021 einzutreten und mit der DFS zu verhandeln.

Als Kompensation der gegenüber dem zurückgegangenen IFR-Verkehrsaufkommen faktisch überdimensionierten Lufträume werden in 2021 unsererseits weitere Aktivitäten verfolgt, bei denen die flexible Nutzung des Luftraums entsprechend der Betriebslage im Vordergrund stehen. Generell sollen dazu in Abstimmung mit der DFS die lokalen Betriebsvereinbarungen genutzt werden und soweit wie möglich aufgrund der zurückgegangenen Verkehre für die Aufwindflieger nutzbar gemacht werden.

## **München**

Dazu ist der AUL-Südost mit dem Verfahrensplaner bei der DFS in München in gutem Kontakt. Wir wollen hierbei die einzelnen Baustellen nacheinander angehen:

- Mögliche Integration des Gebiets um Aichach in die Westsektoren von Dachau/Oberschleißheim.
- Für Dachau möchten wir eine Rücknahme der Westgrenze des inneren 3500ft-C-Gebiets im Rahmen der Sektor-Regelungen 08 diskutieren.
- Für Oberschleißheim ist ein Sektor Garching im Gespräch und muss abgestimmt werden.
- Mit dem Segelfluggbetrieb in Oberpfaffenhofen sind die lokalen Sektor-Regelungen von Dachau im Detail auszutauschen.

## **Nürnberg:**

Nach dem positiven Feedback zum Betrieb in 2020 soll auch hier die Luftraumstruktur ebenfalls für 2021 unverändert beibehalten werden. Der AUL-Südost wird mit den Ansprechpartnern aus den Vereinen rund um Nürnberg weitere Anschlussfragen bearbeiten. Auf der Basis der guten Erfahrungen mit den dauerhaften HX-Regelungen aufgrund der Betriebsrichtung aus Leipzig und Berlin (HX Bereich Abflugrichtung immer nutzbar), soll das Konzept und deren Vorteile für eine Anwendung in Nürnberg geprüft werden. Dabei kann diese dauerhafte HX-Regelung gerade für die überörtlichen Streckenflieger spürbar leichter nutzbar sein. Die über die Zeit recht kompliziert gewordenen Strukturen der Betriebsvereinbarungen könnten durch die Einführung von HX-Regelungen wahrscheinlich vereinfacht werden. Ziel sollte es dabei sein, dass neben der (öffentlich für alle nutzbaren) HX-Regelung die unmittelbar betroffenen Flugplätze ihre Aus- und Einfugverfahren in dann angepassten (nicht öffentlichen) Betriebsvereinbarungen behalten. Davon würden alle Beteiligten profitieren: die Fluglotsen der DFS haben weniger Sektoren zu bearbeiten – die überörtlichen Streckenflieger haben einfache Regelungen und müssen kein kompliziertes „Frequenz-Hopping“ beachten – die Flugplätze unter D (nicht CTR) sichern ihre Verfahren für die Flüge von den und zu den Flugplätzen. Dies ist allerdings sorgfältig mit allen Beteiligten auszuarbeiten, bevor der AUL-Südost diese Vorschläge in die Luftraumdiskussion 2022 einbringen wird.

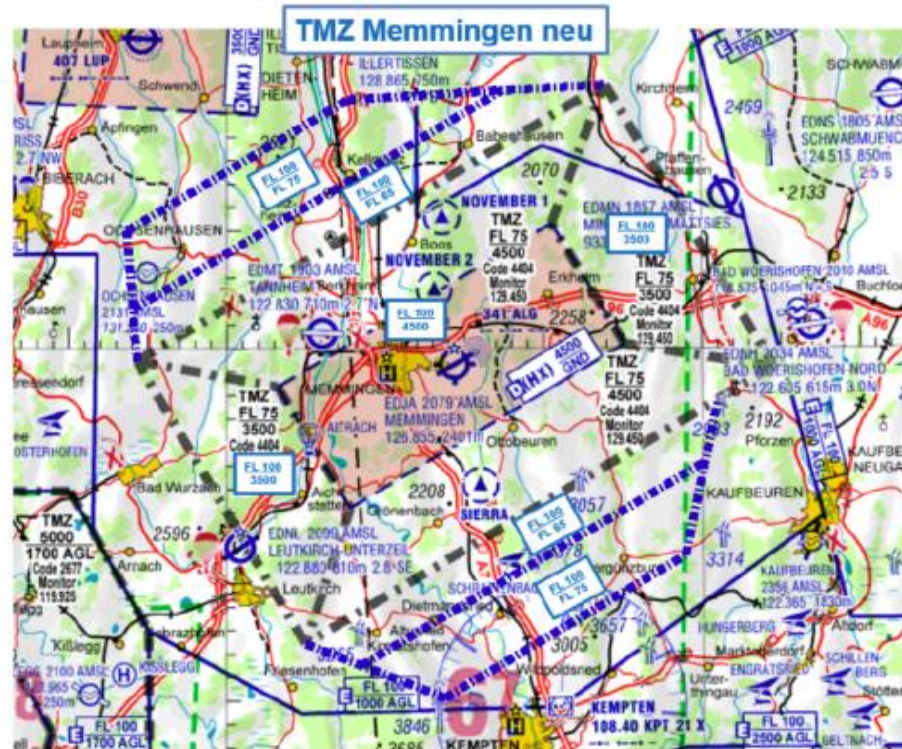
2

Trotzdem müssen wir für die Flugsaison 2021 die für den Durchgangsverkehr vorliegenden Informationen zu den Sektor-Regelungen Nürnberg verbessern. Hier soll eine übersichtliche Dokumentation für die Piloten des Durchgangsverkehrs zur Verfügung gestellt werden.

## **2. Luftraum Memmingen**

Der geschützte TMZ-Luftraum um Memmingen ist auf Initiative der DFS und von Airline-Managern erweitert worden. Der AUL-Südost hatte sich mit dem gesamten AUL-L gegen die Erweiterung der TMZ Memmingen ausgesprochen. Auch hier mit Bezug auf die wenigen IFR-Verkehre im Rahmen der Covid19 - Pandemie. Hier hat der DSV eng koordiniert auch die Interessen der ebenfalls betroffenen Gleitschirm- und Drachenflieger des DHV vertreten. Nach der Entscheidung zur Beibehaltung und Umsetzung der Planung der DFS hat der AUL-Südost in einem von uns initiierten Gespräch mit dem Verfahrensplaner der DFS München eine bessere Anpassung diskutiert. Dabei konnte der erste Entwurf im Interesse des Flugbetriebs der Aufwindflieger im Südosten etwas abgemildert, aber nicht gänzlich verhindert werden. Der Flugplatz Ochsenhausen in Baden-Württemberg wird nunmehr vom BWLV informiert und weiter betreut. Im nachfolgenden Bild ist der neue Luftraum Memmingen abgebildet.

## TMZ-Änderung Memmingen



Die vorne geschilderten Themen und Arbeiten für Nürnberg und München werden vom AUL-Südost in Videokonferenzen mit den DFS-Vertretern für München und für Nürnberg im Interesse besserer Nutzungen der Lufträume in der Flugsaison für die Aufwindflieger weiterbearbeitet.

Mit besten Grüßen und Wünschen für die Saison 2021

Bertram Stubert  
DSV AUL-L Südost