

Stellungnahme AUL-S zu dem Vorschlag der DFS zu München Luftraum C

Der AUL-S stellt fest, dass für den Standort München deutliche Änderungen mit erheblichen Eingriffen für den Luftsport vorgestellt werden, ohne auch nur den Ansatz einer nachvollziehbaren Begründung zu liefern. Weder sind aus Flugspuren, Betriebszahlen und erst recht nicht aus sicherheitsrelevanten Vorkommnissen Begründungen ableitbar, die diese erheblichen Beeinträchtigungen für den AUL-S begründbar machen.

Der AUL-S hat daher betroffene Vereine und Flugplatzhalter angesprochen und um deren Darstellung und Stellungnahme gebeten. Diese ist hier aufgeführt und der AUL-S wird diese Positionen am 27.9. vertreten. Die Erarbeitung vor Ort wurde von Betram Stubert vom AC Dachau für den AUL-S koordiniert.

Stellungnahme der Vereine AC-Dachau, Flugplatz Schleißheim e.V. für München Südwest und Landshuter FC, FC Moosburg und LSV Albatros für München Nordost zum DFS-Vorschlag EDDM-2017 mit Anmerkungen von Streckenfliegern aus dem Segelfluggzentrum Königsdorf.

Vorbemerkungen:

Der Flugbetrieb der genannten Vereine beruht zu wesentlichen Teilen auf einer langjährigen, sehr guten Zusammenarbeit mit dem Ansprechpartner der DFS München, Herrn Thomas Etienne, mit dem die über viele Jahre hinweg erreichten lokalen Regelungen auf der Basis der EDDM-C-Grenzen bis 2016 zu einem beiderseitigen zufriedenstellenden Betrieb geführt haben, der sich auch durch eine gute Kommunikation zwischen Flugleitern und Wachleitern auszeichnet. Aus Moosburg und Schleißheim wird herausgestellt, dass sich der Streckenflug in den letzten Jahren auf der Basis der derzeitigen Regelungen sehr positiv entwickelt hat. Diese Vorbemerkungen beziehen die lokalen Sektorregelungen mit ein. Im Folgenden erfolgt die Diskussion ausschließlich bezüglich Luftraum C.

Der Vorschlag der DFS für EDDM-2017 birgt nun einschneidende Nachteile insbesondere durch die eingeführten Erweiterungen des 4500er-Abschnitts um die "Ecken" des bisherigen Rechteckgebildes. Natürlich bedeuten auch die Erweiterungen nach Süden und Norden um ca. 1 NM eine weitere Einschränkung des Streckenflugs von den genannten Plätzen. Aus der Verkehrsentwicklung in München lässt sich eine solche Maßnahme ohne weitere Begründungen nicht nachvollziehen. Gegen eine Bewegung der Linienmaschinen in 5000ft so weit vom Aufsetzpunkt entfernt spricht einerseits nach unserer Ansicht klar gegen das Interesse der Fluggesellschaften wegen des hohen Spritverbrauchs beim Flug in niedrigen Höhen, andererseits bedeutet die Maßnahme neben den Einschränkungen des Segelflugs eine erhöhte Lärmbelastigung für die Bevölkerung weitab von MUC2.

Im Folgenden gehen wir auf die Anforderungen für den Streckenflug und andererseits auf die Belange des IFR-Betriebs um EDDM ein.

IFR-Betrieb:

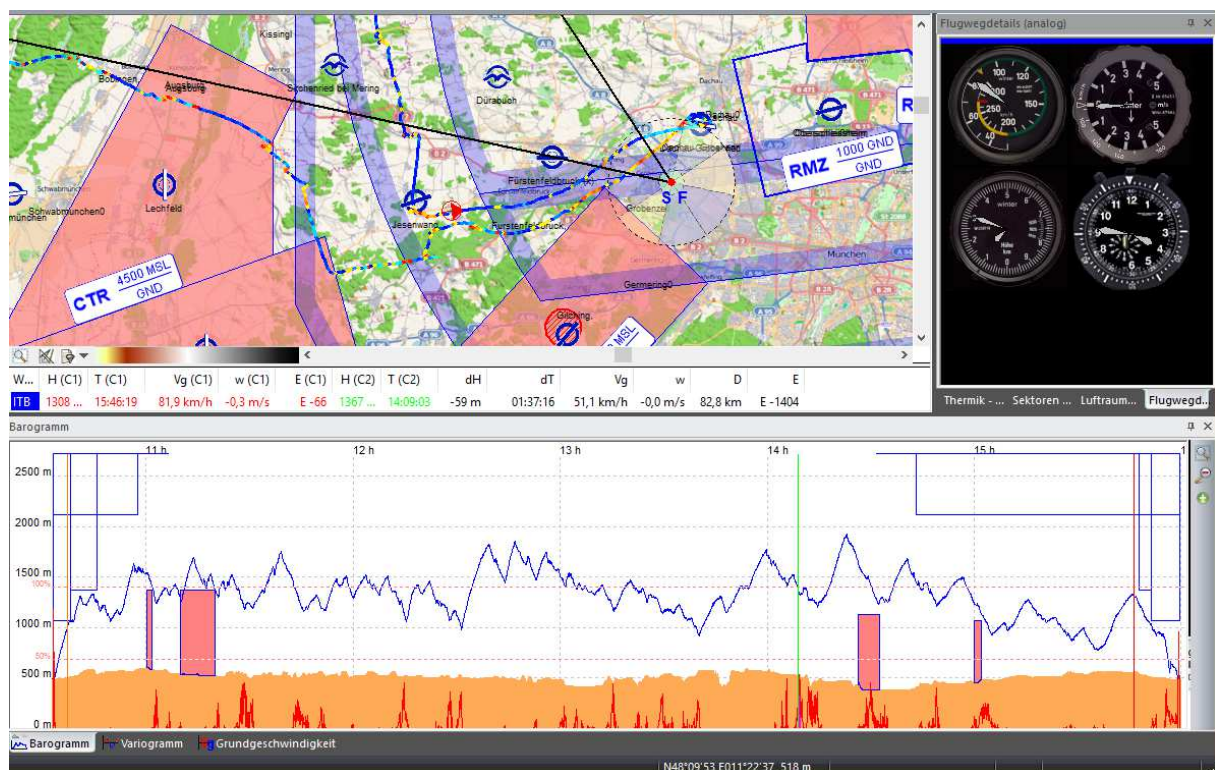
Wenn wir nun versuchen, uns auch mit den Interessen der Airliner auseinanderzusetzen, bieten unserer Ansicht nach die DFS-Vorschläge zu EDDM-2017 keinerlei Vorteile für deren fliegerischen Abläufe. Darüber hinaus ist es für uns nicht nachvollziehbar, warum ein Airliner im Bereich zwischen Sirchenried und Ammersee in 5000ft fliegen soll. Politisch kann dies aus Spritspargründen nicht von den Airlines gewollt sein, ebenso wenig aus Sicht der dortigen Anwohner. Die Situation im Bereich um Dingolfing wird analog gesehen.

Die grafische Darstellung des evtl. neuen Luftraumes C in der ICAO Karte wird darüber hinaus äußerst unübersichtlich, insbesondere im Bereich Schondorf am Ammersee und im Bereich Dingolfing. Der „Balkon“ des Luftraumes C im Südwesten würde den segelfliegerischen Betrieb aktuell zwar nicht wesentlich stören, ist allerdings ebenso wenig nachvollziehbar, wenn sich die Argumentation um Direktanflüge auf die Piste 08 in EDDM dreht, da IFR Verkehr, um ihn Luftraum C zu halten, von Süden kommend bis kurz nördlich von Murnau in FL130 gehalten werden müsste.

Segelflug/Streckenflug:

Die Erweiterung des Luftraums C 4500ft um ca. 1 NM nach Süden und Norden erschwert erheblich den sicheren An- und Abflug der Segelflieger sowohl der Flugplätze Dachau und Schleißheim, als auch Moosburg und Gammelsdorf. Wie bereits obenerwähnt, ergeben sich einschneidende Nachteile insbesondere durch die eingeführten Erweiterungen des 4500er-Abschnitts um die "Ecken" des bisherigen Rechteckgebildes. Die Wahrscheinlichkeit einer Außenlandung erhöht sich signifikant und widerspricht der Sicherheitskultur im Segelflug. Als zusätzlichen Aspekt wird erwähnt, dass der Korridor für den Überflug der Kontrollzone Oberpfaffenhofen durch die vorgeschlagenen Maßnahmen deutlich verkleinert wird.

Nachfolgend wird als typisches Szenario ein Heimflug nach Dachau von einem Streckenflug Richtung schwäbischer Alb dargestellt, um den hohen Anspruch an die Anflugsentscheidung auf Dachau und die Knappheit der Verhältnisse infolge strenger Beachtung der vorhandenen Lufträume zu betonen.



Der rote Pfeil auf dem Track markiert die kritische Phase in der Anflugsentscheidung. Hier wird ersichtlich, dass die 4500er-Erweiterung eine deutliche zusätzliche Erschwernis im Anflug auf Dachau darstellt. Sehr oft bekommt man in der Nähe von Jesenwang den letzten Aufwind und würde bei einer Begrenzung auf 4500ft insbesondere für Clubklasse und Standardklasse-Segelflugzeuge den Endanflug zu früh mit zu niedriger Höhe einleiten müssen. Der dargestellte Flug erfolgte mit einer ASW 20 (Rennklasse) mit gegenüber den Clubmaschinen überdurchschnittlichem Gleitvermögen und

bereits mit diesem Flugzeug war der Anflug bereits grenzwertig knapp. Insofern wird durch die vorliegenden Änderungen von EDDM-C generell auf einen Sicherheitsverlust durch erhöhtes Außenlanderisiko bei den Heimflügen von der Strecke auf Dachau hingewiesen.

Zusammenfassung:

Aus der Erfahrung stellen wir fest, dass ein neu geschaffener Luftraum C nur schwerlich wieder umgewandelt wird. Dieser Luftraum ist somit als Luftraum C dauerhaft für 24 h an 365 Tagen im Jahr geblockt. Da uns derzeit keinerlei Gesichtspunkte als Begründung der vorgeschlagenen Maßnahmen ersichtlich sind, lehnen die Vertreter der Vereine um München die vorliegenden Änderungen von EDDM-C innerhalb des vorhandenen Luftraums C gegenüber 2016 angesichts der oben beschriebenen Argumente ab.

Sollte noch eine nachvollziehbare Begründung für die Schaffung der beiden Balkons im SW- und NO-Bereich erbracht werden, kann die Stellungnahme hierum ergänzt und nachgereicht werden.