

Bericht DSV zu den Tätigkeiten im Bereich Luftraum

(Berichtsstand 20.03.2021; vorheriger Bericht erfolgte zur HV am 19.09.2020)

Auf Grundlage des Beschlusses der BuKo-HV im November 2018 und der Bestätigungen auf der a. o. HV im März 2019 sowie auf der HV im September 2020 wurde der Fachverband DSV e.V. auch als Mitglied der BuKo Segelflug mit seinem Bereich Luftraum/AUL-L von der Bundeskommission Segelflug beauftragt, alle Aufgaben mit Themen rund um den Luftraum auch für die BuKo Segelflug zu bearbeiten.

Grundsätzliche Themen dazu werden im DSV in der Geschäftsstelle durch den Bereich Luftraum bearbeitet. Im Rahmen der jährlichen Planung der Lufträume in Deutschland arbeitet der Ausschuss Unterer Luftraum – Luftsport (AUL-L) mit seinen Regionalreferenten. Bei allen Themen stehen hierbei immer die Anforderungen und Möglichkeiten des Segelfliegens und der Aufwindflieger mit der entsprechenden sportartspeziellen Nutzung des Luftraums im Vordergrund. Durch die breite Aufstellung zu den fachspezifischen Fragen werden immer wieder die gegenseitigen Erfahrungen in der strategischen Arbeit mit den konkreten Umsetzungen in der Luftraumplanung interdisziplinär im gesamten Luftraumteam ausgetauscht und gegenseitig genutzt.

Die Arbeiten werden mit klaren Schwerpunkten durch die mit diesen Themen vertrauten und langjährig erfahrenen Experten erledigt. Sie sind alle Streckensegelflieger mit viel Flugerfahrung und daher mit den Anforderungen für unsere Nutzergruppe bestens vertraut. Das Team in der Geschäftsstelle und die Mitglieder im AUL-L, die in sechs Regionen tätig sind, machen diese Arbeit auf ehrenamtlicher Grundlage. Entstehende Kosten dafür hat bisher der DSV getragen.

Die Bereiche Luftraum und Flugsicherheit sind Kernaufgaben für den Segelflug. Der DSV arbeitet ebenfalls stetig an der Verbesserung der Flugsicherheit im Luftraum E und G (natürlich auch in D und C). Dazu gehören die Entwicklungen der technischen Möglichkeiten, wie auch deren operative Nutzung und Anwendung. Diese Arbeit ist organisiert im DSV Ausschuss Flugsicherheit Segelflug (AFS-S) und ebenfalls in sechs Regionen aktiv. Der AFS - S arbeitet eng mit dem AUL – L zusammen. Luftraumarbeit und Flugsicherheit gehören zusammen. Dort ist unser Sportplatz und gleichzeitig das regulierte Umfeld für den Segelflug.

Luftraumarbeit bringt nie die großen Lorbeeren und ist gelegentlich schwere Kost. Daher ist der regelmäßige Bericht auch wie immer detailliert und mit klaren fachlich begründeten Darstellungen und Abgrenzungen strukturiert. Immer mit den Interessen des Segelflugs im Fokus.

1. Luftraumplanung 2021

Der Luftraum für 2021 wurde kurz vor Weihnachten 2020 durch den BMVI festgelegt und wird jetzt am 25. März 2021 auf der ICAO Karte veröffentlicht. Der DSV hat heute die aktuelle Luftraumdatei im openAir Format zur Verfügung gestellt.

Trotz der erheblichen Auswirkungen der Pandemie für die Luftfahrt sind auch im Sinne der Regelungen in dem Luftraum-Kriterienkatalog (LKK) neue oder angepasste Lufträume für 2021 zu den folgenden Standorten festgelegt worden. Diese wurden in der virtuellen Luftraumnutzerkonferenz 2020 diskutiert und danach durch den BMVI mit Begründungen entschieden:

a) FIR Bremen:

Für Hannover wurden die Außenbereiche der TMZ vergrößert, dies aber in relativ großen Höhen. In Bremen wurde der Vorschlag des DSV/AUL-L umgesetzt, nachdem der vorhandene Luftraum lateral nicht verändert wird, aber der vorhandene Luftraum nach oben an die FL 100 mit einer TMZ angeschlossen wird.

Der Luftraum Hamburg wurde mit speziellen Begründungen (u.a. Standort Fuhlsbüttel und Finkenwerder) im Luftraummodul D (nicht CTR) vergrößert. Zeitlich danach konnte durch Initiative vom AUL-Nord (mit Unterstützung von C. Cordes aus SH) eine Lösung umgesetzt werden, mit der in unterschiedlich strukturierten öffentlich zugänglichen Segelflug-Sektoren nach Betriebslage die Möglichkeit zur Nutzung für alle Aufwindflieger und auch die anderen Luftfahrzeuge besteht.

Alle neuen Sektoren-Regelungen für alle Standorte werden mit Karte und Text in diesen Tagen auf der DSV-Webseite mit Verlinkung zur BuKo Segelflug -Webseite veröffentlicht.

Leider musste sich der AUL in dem letztjährigen Planungsprozess mit Forderungen auseinandersetzen, dass durch Stellungnahmen des BAUL und Maßnahmen des LV Bremen – entgegen unserer Analyse und unserer schriftlich vorliegenden Stellungnahme – ein größerer Luftraum von diesen beiden Seiten für Bremen unterstützt wurde. Das ist kontraproduktives Handeln gegen die Interessen der Aufwindflieger. Weitere Äußerungen aus dem LV Schleswig-Holstein, die dem DSV und dem AUL die Mitwirkung bei den Planungen im (Landesgrenzen-) Bereich untersagen wollte, entbehrt jeglicher rechtlichen und faktischen Grundlage.

Natürlich wird der DSV – auch für die Bundeskommision – bundesweit an allen Planungen und Behördenentscheidungen mitwirken.

Im Zuge des bereits vor der Eröffnung des Flughafens BER Berlin im November 2020 vereinbarten Reviews, konnten wir den vom DSV und AUL-Ost vorgelegten Vorschlag in der unterjährigen Luftraumnutzerkonferenz am 06.01.2021 mit einer deutlichen Verbesserung der Luftraumnutzungsmöglichkeiten umsetzen. Alle Teilnehmer – auch die Vertreter der Airlines – haben unserem Vorschlag zugestimmt. Zum einen wurden im Osten und Westen die HX-Bereiche jeweils nach Norden und Süden deutlich vergrößert, die tagsüber verbindlich nach Betriebsrichtung auf der Abflugseite genutzt werden können. Zudem konnten wir aufgrund der Pandemie-Lage vereinbaren, dass nach Betriebslage beide HX-Bereiche zeitgleich freigegeben werden. Hierzu hat sich die DFS mit Bezug auf die betriebliche Lage in dem Protokoll der Sitzung festgelegt. Durch unsere Initiative wird die Darstellung des VFR-ATIS Kanals im Bereich der nutzbaren HX-Bereiche ab 2021 auf allen Kartenblättern der ICAO Karte aufgedruckt.

Der DSV und der AUL-Ost sind von vier Vereinen aus den Landesverbänden Brandenburg und Berlin an drei Standorten schriftlich mit der Ausarbeitung von nicht öffentlichen Betriebsvereinbarungen bzw. verbindlichen Regelungen für zeitlich befristete Segelflug-Wettbewerbe gebeten worden. Zudem sollten diese im Namen der Vereine/Flugplätze mit der DFS verhandeln. Zu allen Punkten sind gute Lösungen unter akzeptablen Bedingungen erreicht worden. Gemeinsam mit dem DHV konnte zudem die Betriebsvereinbarung für den Flugplatz Jüterbog ebenfalls deutlich verbessert werden. Alle nicht-öffentlichen Betriebsvereinbarungen sind in der Zwischenzeit von beiden Seiten unterzeichnet und damit verbindlich.

b) FIR München:

Für den Standort Memmingen wurde die TMZ lateral erweitert und bis FL 100 geschlossen. Leider waren vorab festgelegt IFR-Flugverfahren begründete Auslöser dieser Maßnahme. Zwischen dem AUL-Südost und der DFS München sind aber Verfahren abgestimmt, die nach aktueller Entwicklung des Luftverkehrs unter Corona-Bedingungen flexible Lösungen ermöglichen werden.

Auch für den Luftraum C München sind mit dem gleichen Ziel bereits Gespräche gestartet. Dabei sollen die Möglichkeiten der Flexibilisierung von betrieblich nicht genutzten Lufträumen für die Aufwindflieger vereinbart werden. Der AUL-Südost wird dazu die Segelflieger/innen und Vereine und den LV Bayern zeitnah informieren.

Für den Standort Erfurt-Weimar wurde ein Modell umgesetzt, mit dem anlassbezogen ein TMZ-Luftraum nur für den Zeitraum der IFR An- und Abflüge aktiviert werden kann. Im Rahmen des von uns eingebrachten Reviews zum Standort Dresden wurden die in der „Laucha-Runde“ im November 2020 mit den Vertretern der Segelflugkommisionen aus Sachsen-Anhalt, Sachsen und weiteren Vertretern von Vereinen und Flugplätzen diskutierten Regelungen nahezu 1:1 umgesetzt. Zudem wurde jetzt im Nachgang eine Regelung zur zeitlich definierten weiteren Flexibilisierung des süd-östlichen Luftraum über dem Erzgebirge für Wettbewerbe – hier in Klix - vereinbart.

c) FIR Langen

Auf Initiative der beiden AUL-Mitte und AUL-West wurde im Zuge des Reviews zu der letztjährigen Maßnahme die Zurücknahme einer Luftraumabsenkung im Luftraum C Frankfurt/Main gefordert. Die DSV hat dem Vorschlag zugestimmt, da mit der Begründung nachgewiesen werden konnte, dass der Luftraum nicht benötigt wurde.

Die angestrebten Verkleinerungen zu den Lufträumen Hahn (TMZ Verkleinerung) sowie Niederrhein/Weeze (Rücknahme D (nicht CTR)) konnten wir bisher leider nicht realisieren.

Bei dem nach wie vor deutlich erkennbaren Rückgang des kommerziellen Verkehrs in 2021 - und ggf. auch folgend – mit in der Regel dem Niveau von ca. 50% im Verhältnis zu 2019, erwarten wir im laufenden Flugbetrieb der kommenden Saison, dass die grundsätzlich zugesagte erhöhte Flexibilisierung durch die Flugsicherung – auch auf Basis von Einzelanfragen – möglich sein wird.

Grundlage dieser Entscheidungen war auch das Positionspapier vom DSV/DHV aus dem August 2020, das von uns bei den Luftraumnutzer-Konferenzen vorgestellt wurde.

2. Allgemeine Themen für die aktuelle und zukünftige Nutzung des Luftraums für die personengetragenen Aufwindflieger

a. BMVI Initiative „Luftraum und Flugsicherheit“

Der DSV ist - zum Teil gemeinsam mit Vertretern des DHV e.V. (Gleitschirm- und Drachenflug) - in allen Arbeitsgruppen beim BMVI vertreten, die die Ergebnisse der Initiative „Luftraum und Flugsicherheit“ (2017-2020) umsetzen.

In der AG 1 wird der Kriterienkatalog zur Planung von Luftraum überarbeitet. Hier ist der DSV Vertreter stellv. Leiter der AG. In der AG 2 wird das Thema der Ereignisse und deren Meldungen (APEG) diskutiert und im Sinne von Anpassungen bearbeitet. Mit der AG 3 (Arbeit noch nicht gestartet) werden die Verknüpfungen zum nationalen Flugsicherheitsplan und zum europäischen Flugsicherheitsplan (EPAS) bearbeitet.

Aufgrund der Zeitplanung der AG´s wird für 2022 mit Ergebnissen und Festlegungen als zukünftige Grundlage zur Umsetzung in der Luftraumplanung gerechnet-

b. Kooperative Zusammenarbeit mit den Sportarten Aufwindflieger

Wegen der gemeinsamen Anforderungen bei der Luftraumnutzung aufgrund unserer spezifischen Anforderungen (Aufwind ist unser „Motor“) arbeiten wir gemeinsam mit anderen Verbänden der Aufwindflieger zusammen. Das stärkt auch die Position des Segelflugs. Leider müssen wir uns hier auch zu Themen positionieren, die durch sog. Grundsatzprojekte oder Spezialthemen aus dem Dachverband DAeC propagiert werden. Diese Ausführungen beinhalten nicht immer die fachliche Kompetenz aus Sicht der Aufwindflieger und zeigen damit auch eher schädigende als helfende Wirkungen. Zu allen Punkten haben sich auch die (vorherigen und aktuellen) Vorstände der Bundeskommision Segelflug – teilweise gemeinsam - mit dem DSV geäußert und positioniert. Dazu gehörten die Ableitungen und Begründungen zu:

- „Wolkenflug für Segelflug“ -selbst für den Streckenflug! Aus unserem Verständnis überhaupt kein relevantes Thema, um die damit einhergehenden Risiken für das Sicherheitskonzept für den Segelflug auch nur annähernd in Übereinstimmung zu bringen. (schriftliche Ausführung dazu von Walter Eisele im Namen der Buko SF)
- „White Paper zur Luftraumplanung u. a. mit Einrichtung FL 125“; auch hier wurde eine Annahme breit gestreut, die der Position des Luftsports nicht dienlich war und in Verbindung mit der allgemeinen Forderung nach Transponder-Ausrüstung ganz sicher nicht im Interesse des Segelflugs war und ist. (schriftliche Ausführung dazu von Walter Eisele im Namen der Buko SF)
- „Gemeinsames Strategiepapier zur Kollisionsvermeidung“, hier stellt sich der Dachverband DAeC gemeinsam mit den Gewerkschaften für Fluglotsen (GdF) und der kommerziellen Piloten (VC) und der AOPA auf. Schon in der Zusammensetzung dieser Autorengruppe sieht sich der Luftsport – und insbesondere der Aufwindflug – nicht vertreten. Die Aufwindflieger mussten hierzu auch wegen der publizistischen Platzierung des Papiers eine Klarstellung an den BMVI senden, in dem wir auf die begründet anders ausgerichtete Strategie der Aufwindflieger hingewiesen haben. (schriftliche Ausführung dazu von Vorständen DSV und DHV sowie Andreas Wenzek im Namen der Buko SF und Dirk Aue für die Buko Gleitschirm- und Drachenflug)

Der DSV vertritt in den strategischen Grundfragen für sich als Fachverband und im Rahmen seiner Tätigkeiten für die Bundeskommision Segelflug eine sachlich begründete Meinung, die uneingeschränkt die Interessen des Segelflugs im Fokus hat. Fachliche Kenntnisse, eigene Erfahrungen im und laufendes Feedback aus dem Strecken- und Vereinssegelflug ist die Basis unserer Positionen für uns Aufwindflieger. Hierbei sind wir auch offen für absehbar neue Technologien, wollen aber keine zwingende Ausrüstungsverpflichtung für alle Segelflugzeuge mit dem dafür auch (aus Sicht der Flugsicherung und der kommerziellen Luftfahrt) nicht geeigneten System Transponder 1030/1090 MHz. Andere Lösungen im Bereich der diversen digitalen Systeme sind bereits heute absehbar. Zudem möchten wir nicht Teil von gewerkschaftlichen Meinungen werden, die nachvollziehbar (und im Übrigen auch von uns akzeptiert) abweichend andere Schwerpunkte ihrer Aufgaben haben.

c. Kooperative Zusammenarbeit mit Verbänden und Themen der unbemannten Luftfahrzeuge

Der DSV und DHV gemeinsam wie auch andere Luftsportverbänden sind als assoziierte Mitglieder im Dachverband der unbemannten Luftfahrt UAV D.A.CH. e.V. tätig. Dort sind wir in den Arbeitsgruppen tätig, bei der die gemeinsame Nutzung des Luftraums mit den sehr unterschiedlichen Anforderungsprofilen diskutiert werden. Auch hier stehen die Interessen der

personengetragenen Aufwindflieger im Vordergrund unserer Beiträge. Die bisherige Position des Vorstands des UAV formuliert sich darin, dass sie sich als Vertreter einer neuen Nutzergruppe in das vorhandene Luftraumprinzip anpassen und einbringen müssen. Dem stimmen wir zu.

In den nächsten Jahren werden neue Herausforderungen bei der Vertretung unserer Interessen zu bewältigen sein. Aber auch hier gilt: die Interessen der Segelflieger unterscheiden sich fundamental von denen der Motor- und UL-Flieger. Daher werden wir auch hier unsere Interessen immer selber fachlich vertreten und nicht an politisch strukturierte Gremien abtreten.

3. Aktivitäten und Präsenz DSV für den Segelflug zur Luftraumarbeit

Der DSV und seine Vertreter im regional strukturierten AUL-L haben für den Segelflug – damit auch für die Bundeskommision Segelflug – seit dem letztem Bericht im September 2020 bis jetzt an mehr als 100 physischen und/oder virtuellen Veranstaltungen/Terminen mit Einzelterminen und Aktivitäten mitgewirkt. In der DSV-Geschäftsstelle ist der Bereich Luftraum kontinuierlich tätig und wird in den Aktivitäten mit dem Aufwand nicht noch gesondert dargestellt. Nicht aufgezählt sind die zahlreichen Schulungen und Vorträge in Vereinen und an Flugplätzen.

- **Allgemeine, übergeordnete Themen für die Vertretung des Segelflugs sowie Drachen- und Gleitschirmflugs**
 - Fortsetzung „Initiative Luftraum und Flugsicherheit des BMVI“ u.a. bei der Vorbereitung der neuen AG's: stellv. Leitung in der AG 1 (Kriterienkatalog), Mitwirkung in AG 2 (APEG) und AG 3 durch 5 Vertreter aus dem AUL-L (DSV und DHV) bisher 12 Termine
 - Vertretung Segelflug und Drachen- und Gleitschirmflug in den Themen Naturschutz und Luftraum (einschließlich Erstellung eines eigenen DSV Gutachtens für eine AG beim Bundesamt für Naturschutz bzw. beim BMU) bisher 9 Termine
 - Weiterentwicklung der Air-to-Air-Frequenzen als Teil der Verbesserung der Flugsicherheit und der Luftraumnutzung, Review Nutzerbefragung, Auswertung bisher 5 Termine
 - Mitwirkung bei Themen unbemannte Luftfahrt (D und EU) bisher 6 Termine
 - Austausch mit anderen Luftsportnutzern: kommerzielle, militärische Nutzer und andere Luftsportarten: bisher 8 Termine
- **Unterjährige Themen**
 - Vorbereitung Inbetriebnahmen LR Berlin BER im November 2020: Treffen mit DFS Regionalstelle Bremen vor Ort 7 Termine
 - Erstellung neuer Betriebsvereinbarungen für mehrere Vereine an mehreren Standorten im Rahmen des neuen BER-Luftraums 10 Termine
 - Auf Einladung der BW Abstimmung zum LR Schlei; der LV Schleswig-Holstein und der BAUL legten sich auf eine TMZ fest. Der DSV hat mit der Bundeswehr gemeinsam eine leichter umsetzbare RMZ entwickelt. Das Projekt wurde für 2021 nicht umgesetzt, da mit der BW und dem BMVI die Umsetzung noch detailliert werden muss. 2 Termine
 - Mitwirkung in der APEG Gruppe beim BAF 4 Termine
- **Jährliche AUL-Arbeit mit allen Regionalreferenten zur nächstjährigen Luftraumplanung – hier für 2021**
 - AUL-Mitte und AUL-West: Frankfurt FRA, Hahn, Niederrhein 9 Termine
 - AUL-Nord: Bremen, Hamburg, Hannover 11 Termine
 - AUL-Ost: Review Dresden, Review Leipzig, Erfurt 10 Termine
 - AUL-Südost: Memmingen, Reviews Nürnberg und München 9 Termine
 - Abschließend in der Luftraumnutzer-Konferenz für 2021 26.10.2020 und 30.10.2020
- **Luftraum- und Flugsicherheitsthemen für Verbände, Vereine und Wettbewerbe**
 - Vertretung in Segelflugkommissionen in den Landesverbänden Hessen (bei FI-Auffrischungen), Rheinland-Pfalz und Bayern 4 Termine
 - Frankfurter Gespräch: wg. der Besonderheit FRA und ALF 2 Termine
 - Zuarbeit für Regelungen Wettbewerbe: WM Stendal, Klix 4 Termine

Luftraumarbeit ist eine stetige Aufgabe, die für den Segelflug und die anderen Aufwindsportarten existentiell ist