



Protokoll

Verteiler Teilnehmer (s. Teilnehmerliste) plus (s. E-mail-Verteiler)

Von G. Strobel, OZ/AD

Tel. 061037071215

Datum 27.10.2021

Betreff

Abstimmung Luftraummaßnahmen für das Jahr 2022

Ort/Datum der Besprechung

Videokonferenz, 06.10.2021

von/bis

09:30 bis 16:00 Uhr

Teilnehmer s. Teilnehmerliste (Anlage 1)

Bemerkungen

- Das Protokoll ist ergebnisorientiert verfasst (kein Gesprächsprotokoll).
- Die (aktualisierte) Tagesordnung ist als Anlage 2 beigefügt.
- Die zu den einzelnen Tagesordnungspunkten begleitende Präsentation der DFS ist als Anlage 3 beigefügt.
- In der Besprechung gezeigte Präsentationen/Stellungnahmen von DSV/DHV und DAeC sind in den Anlagen 4 und 5 beigefügt. Ausführliche Erläuterungen zu den einzelnen Punkten können hier direkt entnommen werden.

Nr. Gegenstand

zuständig

Termin

1. Begrüßung

Die Begrüßung und Leitung der Besprechung erfolgte durch Gunnar Strobel (DFS, Referent Luftraumgestaltung).

Eine Tagesordnung sowie die Luftraumänderungsvorschläge (plus Erläuterungspapier) der DFS waren zusammen mit dem Einladungsschreiben vom 30.08.2021 verteilt worden.

Die im Vorfeld von einzelnen Teilnehmern erhaltenen Luftraumänderungsanträge wurden fallweise unter den schon vorhandenen Punkten der Tagesordnung mitbehandelt bzw. unter dem Punkt 6 "Sonstiges" neu aufgenommen.

Ziel der Veranstaltung war die Beratung und Diskussion über mögliche Änderungen der Luftraumstruktur für Frühjahr 2022 sowie anderer aktueller Themen mit Bezug Luftraumstruktur.

2. Rückblick / Erfahrungsberichte Luftraummaßnahmen '25. März 2021'

Zu Beginn der Diskussion der einzelnen Standorte verwiesen DSV/DHV auf die aktuelle und bereits absehbare quantitative Entwicklung des Luftverkehrs (siehe auch schriftliche Stellungnahme vom 1.10.2021). Die Zahlen mit gesamtheitlichen Rückgängen zwischen – 50% und – 75% sind in der vorab verteilten Stellungnahme enthalten. Die Betriebszahlen sind neben anderen Kriterien wichtige Grundlage zur Beurteilung der Planungen im LKK Version 5.0, der derzeit Anwendung findet.

Ebenfalls einleitend wurde vom Vertreter der AOPA über die geplanten Luftraummaßnahmen angemerkt, dass es aufgrund der weiter bestehenden Corona Pandemielage und des damit verbundenen stark reduzierten IFR-Flugverkehrs nicht vertretbar ist, Luftraummaßnahmen, die eine Erweiterung von bestehenden Lufträumen (C, D, TMZ) für das Jahr 2022 vorsehen, durchzuführen.

Dieser Aussage wurde von dem Vertreter der Airlines widersprochen.

Frankfurt:

Hier hatte es eine örtliche Anhebung des Luftraums C im Westbereich (Bingen) gegeben, wodurch der Zustand vor dem 25. März 2021 wieder hergestellt worden war. Da das Verkehrsaufkommen im laufenden Jahr 2021 immer noch deutlich geringer war als in 2019 (vor der Corona-Krise) berichtete die DFS über keine Probleme mit dieser Luftraumstruktur in der täglichen Betriebsdurchführung. Die der DFS vorliegenden Verkehrsprognosen sehen in den kommenden Jahren jedoch wieder einen kontinuierlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens. Die DFS behält sich daher eine erneute Beantragung einer Luftraumabsenkung in diesem Bereich in den kommenden Jahren vor, sobald dies als betrieblich notwendig betrachtet wird. Aktuell wird keine Änderung des Luftraums C Frankfurt vorgeschlagen.

Die von der erfolgten Luftraumanhebung am meisten profitierenden Vertreter des Luftsports berichteten von ihren positiven Erfahrungen und baten gleichzeitig darum, bei einer möglichen zukünftigen sich abzeichnenden Wiederabsenkung des Luftraums frühzeitig in die Planungen miteingebunden zu werden.

Hamburg, Hannover, Bremen:

Siehe TOPs 3, 4 und 5.

Erfurt:

Hier war erstmalig in Deutschland eine bedarfsgerecht (mit IFR-Ereignis) aktivierbare TMZ (HX) eingeführt worden.

Die DFS berichtete, dass die Erprobung dieses flexiblen Luftraummoduls insgesamt erfolgreich war und das Hauptziel, die Erhöhung der Flugsicherheit zwischen den IFR-Flügen und dem VFR-Verkehr klar erreicht wurde. Allerdings habe durch diese Luftraum-Aktivierungen/Deaktivierungen auch der Arbeitsaufwand für die Lotsen zugenommen, da diese Aufgaben zusätzlich zu den vielfältigen anderen Aufgaben in diesem Kontrollsektor noch hinzukommen. Auch wurde von VFR-Piloten berichtet, die sich nicht an die TMZ-Regeln gehalten hätten.

Die Luftraumnutzer meldeten ebenfalls grundsätzlich positive Erfahrungen mit diesem neuen Luftraummodell. Die Vertreter der Gewerblichen Luftfahrt bestätigten die Entschärfung der vorher vorhandenen Flugsicherheitsproblematik. Die Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport regten zusätzlich an, dieses HX-Modell auf andere Standorte zu erweitern.

Konkret wurde die DFS noch durch den DAeC darum gebeten, ob es seitens TWR ERF bei Aktivierung eine „Ankündigung/Information“ an die in der TMZ liegenden Plätze Bad Berka und Gotha geben könnte. DSV wies auf die vorherige Ansprache der direkt betroffenen Vereine in dem Bereich hin. Die anwesenden Vertreter der DFS Niederlassung München sagten zu, diese Bitte an die Kollegen des TWR ERF weiterzugeben.

Memmingen:

Hier war die vorhandene TMZ lateral erweitert und an FL 100 angebunden worden.

Die DFS berichtete hierzu, dass die Änderung der Dimension der TMZ zu der erwarteten Veränderung bei der Radarführung für IFR-Anflüge geführt hatte. Die längeren Flugwege wurden vom Großteil der IFR-Kundschaft positiv aufgenommen, weil dadurch die IFR-Flüge weitgehend in dem geschützten Luftraum verbleiben konnten, wodurch sich der erhoffte Sicherheitsgewinn eingestellt hätte. Dieses zeigt sich auch in dem Rückgang der Anzahl von TCAS RAs und gefährlichen Annäherungen von IFR- und VFR-Flügen.

Die tägliche Betriebsdurchführung hat allerdings auch gezeigt, dass es gerade an Wochenenden aufgrund der Anzahl und Vielzahl verschiedener Luftraumnutzer in der relativ engen TMZ und der damit verbundenen hohen und komplexen Arbeitslast auch zu zeitweiligen Einschränkungen (z.B. Fallschirmsprung, Kunstflug) kommen kann.

Negativ auffällig war eine gemeldete, relative Häufung von Nichteinhalten der vorgesehenen Hörbereitschaft beim Durchflug, Nichtsetzen des TMZ-Squawk oder nicht geforderten Erstanrufen durch VFR-Flüge innerhalb der TMZ Memmingen.

Seitens der am Flughafen Memmingen operierenden Vertreter der Gewerblichen Luftfahrt wurde die erfahrene Erhöhung der Sicherheit bestätigt und gleichzeitig die gute und direkte Zusammenarbeit mit der DFS NL München erwähnt.

Leipzig:

Hier war die bereits für Teile des Luftraums D (nicht CTR) gültige HX-Regel in die benachbarten TMZ-Außenbereiche ausgedehnt worden.

Sowohl die DFS als auch die Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport berichteten hierzu über positive Erfahrungen in der Praxis.

Bezüglich der vorhandenen Segelflugssektoren wurde vom DSV ergänzt, dass in den beiden Sektoren „Roitzschjora“ ebenfalls sehr gute Erfahrungen gesammelt wurden, während in den Sektoren „Laucha“ die Erfahrungen nicht immer positiv gewesen waren.

Dresden:

Hier war die laterale Dimensionierung der TMZ verkleinert worden.

Die DFS berichtete dazu, dass die verkleinerte TMZ zu keinen Problemen in der Betriebsdurchführung geführt hat.

Seitens der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport wurde mit Verweis auf die Diskussionen im letzten Jahr eine Flexibilisierung der TMZ mittels Einrichtung von HX-Bereichen im Südwesten und Nordosten zum März 2022 beantragt. Ein konkreter Vorschlag dazu wurde vom DSV präsentiert. Die detaillierten Ausführungen hierzu können auch den beiliegenden Stellungnahmen (DSV/DHV und DAeC, s. Anlagen 4 und 5) entnommen werden.

Die DFS führte dazu aus, dass eine solche Flexibilisierung als grundsätzlich machbar angesehen wird und verwies auf bereits von der DFS umgesetzte HX-Modelle an benachbarten Standorten. Die DFS erläuterte in diesem Zusammenhang, dass derzeit in der Kontrollzentrale München die Einführung eines neuen Flugsicherungssystems (iCAS) vorbereitet wird, was mit einer Vielzahl unterschiedlichster DFS internen Maßnahmen (u. a. umfangreiche Schulungen aller Lotsen)

einhergeht und alle verfügbaren Ressourcen der Niederlassung München auf diese Systemumstellung fokussiert.

Die DFS wird eine Flexibilisierung des Luftraumes um EDDC prüfen. Aufgrund der geplanten Einführung des neuen Flugsicherungssystems im September 2022 und einem damit verbundenem System Freeze (keine Änderungen am System Flugsicherung, die nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit der geplanten Systemeinführung stehen), ist eine Umsetzung durch die DFS jedoch frühestens im März 2023 möglich.

Der DSV bittet eindringlich aufgrund der vorlaufenden Zusagen um Prüfung für die Umsetzung in 2022.

In diesem Zusammenhang informierte die DFS auch alle Luftraumnutzer darüber, dass es im nächsten Jahr, bedingt durch die Einführung des neuen Flugsicherungssystems in der ganzen FIR München zu Einschränkungen für die IFR- und VFR-Kunden kommen kann und bat gleichzeitig bereits um ein entsprechendes Verständnis für diesen Fall.

Berlin:

Hier war zunächst im November 2020 eine neue Luftraumstruktur (Luftraum C, Luftraum E, CTR) i. V. m. der Inbetriebnahme des Flughafens BER eingeführt werden. Die bereits im Westen und Osten ausgewiesenen flexibel nutzbaren HX-Luftraumbereiche waren dann noch einmal auf Antrag der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport zum März 2021 erweitert worden.

Die DFS berichtete, dass der Luftraum seinen Zweck erfüllt und insbesondere die Aktivierungen der HX-Luftraumbereiche unproblematisch verlaufen. Erwähnt wurde auch die temporär stattfindende zeitgleiche Deaktivierung der HX-Luftraumbereiche im Westen und Osten, die jedoch mit steigenden Verkehrszahlen zukünftig schwieriger werden wird.

Negativ auffällig sei jedoch eine große Anzahl von Luftraumverstößen (unberechtigte Einflüge in den Luftraum C-Berlin) gewesen, was auch schon verschiedene Maßnahmen nach sich gezogen hatte. Die weitere Diskussion zum Thema „Luftraumverletzungen“ wurde auf den dafür separat vorgesehenen Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ verschoben.

Die DFS führte abschließend aus, für März 2022 keine Änderungen am Luftraum C vornehmen zu wollen, auch um erst mal eine weitere Stabilität hinsichtlich von Luftraum und Verfahren für alle Beteiligten zu erzeugen.

Durch die Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport wurden ebenfalls die positiven Erfahrungen mit der Aktivierung/Deaktivierung der HX-Gebiete bestätigt. Gleichzeitig wurde seitens DSV/DHV angekündigt, für die kommenden Planungen eine grundsätzliche Überarbeitung des Luftraums C Berlin für März 2023 zu beantragen.

Darstellung der IFR-Endanflüge auf der ICAO-Karte:

Hier war der in dem letztjährigen Luftraumabstimmungsgespräch von allen Teilnehmern unterstützte Antrag einer Darstellung der IFR-Endanflüge auf der ICAO-Karte zum März 2021 umgesetzt worden, begleitend von einem erläuternden AIC VFR. Die DFS erläuterte, welche Flugplätze für diese Darstellung ausgewählt worden waren und fragte bei den Luftraumnutzergruppen einerseits die Erfahrungen ab und andererseits mögliche zukünftige Erweiterungen auf weitere Flugplätze. Die Vertreter der Gewerblichen Luftfahrt begrüßten ebenso wie die Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport die erfolgte Maßnahme als wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit. Gleichzeitig wurde angeregt, weitere IFR-Flugplätze mit dieser Endanflugdarstellung auszuweisen.

Seitens der Bundeswehr wurde noch eine Stellungnahme bezüglich der militärischen Flugplätze zugesagt.

Die DFS (hier der Bereich Luftraumgestaltung) erläuterte, dass die mögliche Aufnahme weiterer ziviler Flugplätze (z. B. RMZ-Plätze) und militärischer Flugplätze in Abhängigkeit von der jeweiligen Örtlichkeit auf der ICAO-Karte zu großen Herausforderungen hinsichtlich der

Lesbarkeit führen kann und deswegen eine sorgfältige Abwägung der Vor- und Nachteile erfolgen muss.

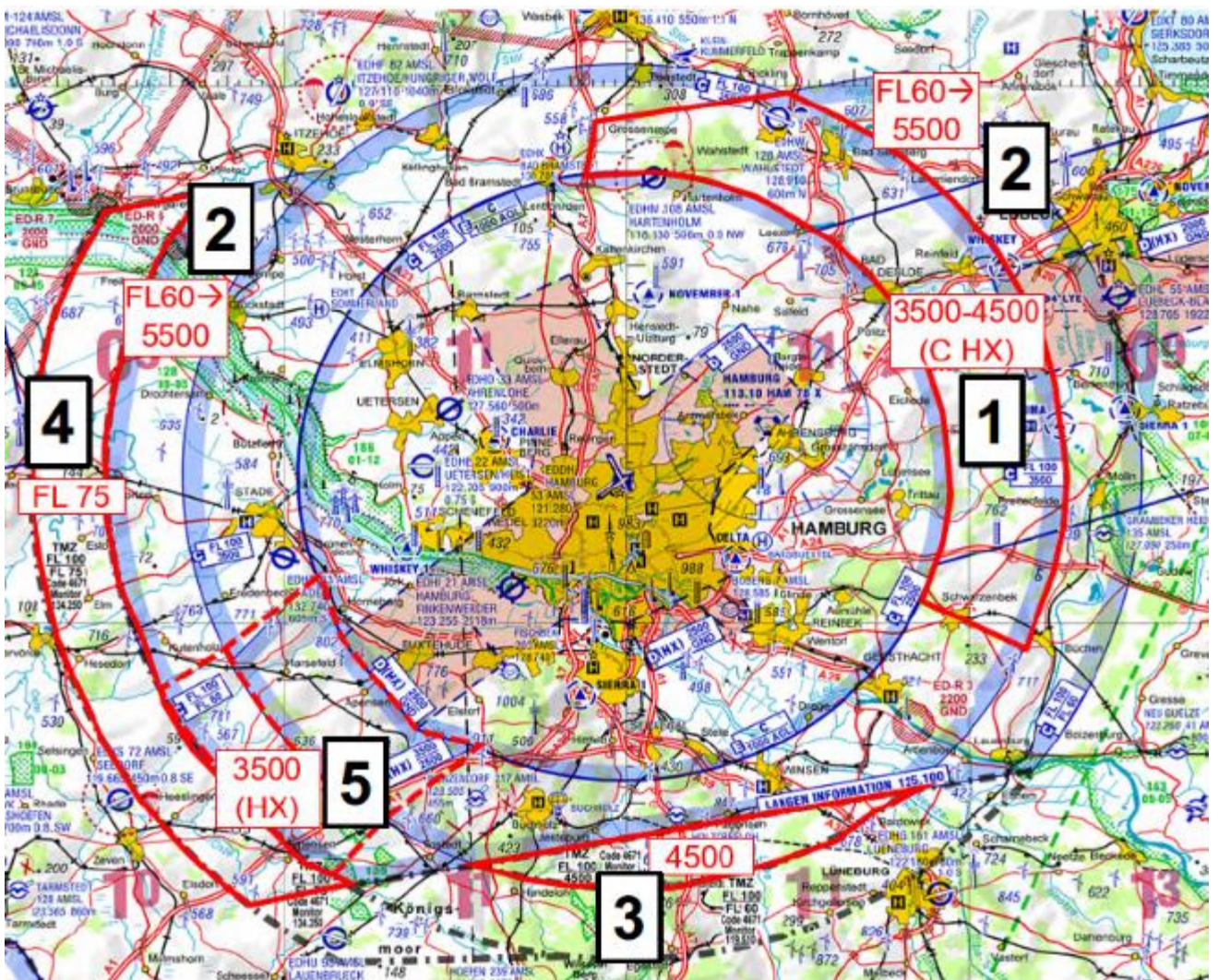
Die Vertreter der Luftraumnutzer wurden abschließend von der DFS darum gebeten, ihre Bewertungen und mögliche Änderungs-/Erweiterungsvorschläge der DFS schriftlich zukommen zu lassen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass die finale Entscheidung zur Gestaltung der ICAO-Karte jedoch bei der DFS-Kartenstelle liegt.

3. Hamburg (Änderung der Luftraumstruktur)

Die DFS erläuterte anhand einer Präsentation (s. Anlage 3, TOP 3) die Historie zur gegenwärtig festgelegten Luftraumstruktur Hamburg. Besonders erwähnt wurden die vielen eingerichteten Segelfluggelände örtlicher und überörtlicher Natur sowie die diesbezüglich hervorragende Zusammenarbeit mit den betroffenen Verbänden/Vereinen.

Basierend auf den in diesem Jahr gesammelten Erfahrungen und einer im Vorfeld stattgefundenen Vorbesprechung mit den Luftraumnutzern wurden durch die DFS verschiedene Änderungen an der gegenwärtigen Luftraumstruktur vorgeschlagen.



Die einzelnen Luftraumänderungsvorschläge (von 1 - 5 nummeriert) wurden jeweils einzeln diskutiert, die Ergebnisse sind nachfolgend aufgeführt:

1) Umwandlung des Segelfluggesektors „Hamburg Ost“ in einen Luftraum C (HX)

Seitens der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport wurde berichtet, dass die hier im März 2021 durchgeführte Absenkung des Luftraums C von 4500 MSL auf 3500 MSL zu großen Einschränkungen für den Segelflug geführt hat. Der zur Teilkompensation eingerichtete Segelfluggesektor „Hamburg Ost“ konnte nur sehr selten aktiviert werden, was durch die DFS bestätigt wurde.

Durch die Vertreter der Gewerblichen Luftfahrt wurde aufgeführt, dass die erfolgte Absenkung des Luftraums, bezugnehmend auf den durch die BFU dokumentierten, sich im Jahr 2019 im Bereich Lübeck ereigneten Vorfall zwischen einem A321 und einem Segelflugzeug, die Flugsicherheit nachweislich erhöht habe.

Um die hier erreichte Flugsicherheit zu erhalten, aber gleichzeitig die für den Luftsport unbefriedigende Nutzungssituation zu verbessern, war bereits im Vorfeld die Idee entwickelt worden, den Segelfluggesektor in einen Luftraum C (HX) umzuwandeln. Nach Aussage der DFS ist mit diesem Luftraum C (HX) eine häufigere Nutzung für den Luftsport zu erwarten als für den gegenwärtigen Segelfluggesektor, bedingt durch unterschiedliche DFS-Vorgaben/Regularien für diese beiden Luftraumarten.

Alle Teilnehmer waren sich einig, dass diese Luftraumänderung umgesetzt werden soll. Eine Validierung des erhofften Effekts wird dann im nächsten Jahr erfolgen.

Seitens der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport wurde zusätzlich noch die DFS um Prüfung gebeten, ob der neue Luftraum C (HX) nach Süden erweitert werden kann (z. B. bis zur Elbe), ohne dabei jedoch die Aktivierungswahrscheinlichkeit des gesamten HX-Luftraums zu verschlechtern.

Die im Nachgang erfolgte Prüfung der DFS hat ergeben, dass der neue Luftraum C (HX) nach Süden bis zur Elbe erweitert werden kann.

Die DFS wird die Einrichtung dieses C (HX) Sektors dem BMVI vorlegen, mit der Bitte um Festlegung zum 24. März 2022.

2) Absenkung des Außenrings Luftraum C von FL 60 auf 5500 MSL

Gegen diesen Luftraumänderungsvorschlag gab es keine Einwände seitens der Luftraumnutzer. Die Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport verknüpften jedoch ihre Zustimmung an die gleichzeitige Umsetzung von Punkt 1 (C (HX), s. o.) und eine zufriedenstellende zukünftige Aktivierung des C (HX) Luftraums.

Die DFS wird diese Luftraumänderung dem BMVI vorlegen, mit der Bitte um Festlegung zum 24. März 2022.

3) Umwandlung der TMZ (4500 MSL) im Südbereich in Luftraum C

Gegen diesen Luftraumänderungsvorschlag gab es keine Einwände seitens der Luftraumnutzer. Die Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport verknüpften jedoch ihre Zustimmung an die 1:1 Beibehaltung des in diesem Luftraumbereich eingerichteten überörtlichen Segelfluggesektors „Winsen“, was durch die DFS zugesagt wurde.

Die DFS wird diese Luftraumänderung dem BMVI vorlegen, mit der Bitte um Festlegung zum 24. März 2022.

4) Umwandlung der TMZ (FL 75) im Westbereich in Luftraum C

Gegen diesen Luftraumänderungsvorschlag gab es keine Einwände seitens der Luftraumnutzer.

Die DFS wird diese Luftraumänderung dem BMVI vorlegen, mit der Bitte um Festlegung zum 24. März 2022.

5) Laterale und vertikale Erweiterung des Luftraums D (HX) H.-Finkenwerder

Diese von der DFS vorgeschlagene Erweiterung des Luftraums D (HX) im Anflugbereich RWY 05 Finkenwerder, mit ausschließlicher Aktivierung bei Piste 05 Finkenwerder, wurde seitens der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport (hier konkret DAeC und DSV/DHV) abgelehnt.

Da diese Luftraumänderung unmittelbar mit der Anflugführung für Finkenwerder und hier u. a. mit den Eigenschaften des Flugzeugtyps Beluga im Zusammenhang steht, wurde vereinbart, einen zeitnahen Besprechungstermin mit dem Flugplatzbetreiber Airbus zu organisieren, um weitere Informationen von dort zu erhalten und auf dieser Basis eine Luftraumbewertung und Risikoabschätzung durchführen zu können. Claus Cordes (DAeC) übernimmt die Kontaktaufnahme und Koordination dieses Treffens. Angedachte weitere Teilnehmer sind Gerrit Niemann (DFS NL Bremen), Heiko Gesierich (DSV) und bei Interesse Vertreter der Gewerblichen Luftfahrt (bitte bei Bedarf melden).

Dieser Austausch soll noch abgewartet werden, um auf dieser Grundlage zu bewerten, ob, und wenn ja, welche Luftraumänderung zu Finkenwerder dem BMVI zur Entscheidung vorgelegt werden wird.

6) Umwandlung des derzeitigen überörtlichen Segelflugsektors „Hamburg West“ in einen Luftraum C (HX) [nicht in der o. a. Karte dargestellt]

Dieser Vorschlag wurde in dem Meeting seitens der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport erstmalig vorgetragen. Die DFS sicherte eine fachliche Prüfung zu.

Die im Nachgang erfolgte Prüfung der DFS hat ergeben, dass der Segelflugsektor „Hamburg West“ in einen Luftraum C (HX) umgewandelt werden kann.

Die DFS wird die Einrichtung dieses C (HX) Sektors dem BMVI vorlegen, mit der Bitte um Festlegung zum 24. März 2022.

4. Hannover (Änderung der Luftraumstruktur)

Die DFS erläuterte anhand einer Präsentation (s. Anlage 3, TOP 4) die betrieblichen Erfahrungen mit der neuen Luftraumstruktur. Diese waren sehr positiv ausgefallen. Daher wurde seitens der DFS lediglich eine Absenkung der TMZ-Außengrenze von FL 85 auf FL 75 vorgeschlagen, zu der es seitens der Luftraumnutzergruppen keine Einwände gab.

In der Vorbesprechung war seitens der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport die Bitte geäußert worden, in einem örtlich begrenzten Gebiet des Luftraums D (nicht CTR) östlich des Segelflugplatzes Großes Moor die Untergrenze von 2500 MSL auf 4500 MSL wieder anzuheben, um sichere Rückflüge zu diesem Platz zu gewährleisten. Die Prüfung der DFS hatte ergeben, dass eine diesbezügliche Verschiebung der Sektorgrenze 2500/4500 MSL hier möglich ist.

Zu den o. a. beiden Luftraumänderungen (s. a. u. a. Karte) gab es keine Einwände aus dem Plenum.



Die DFS wird diese Luftraumänderung dem BMVI vorlegen, mit der Bitte um Festlegung zum 24. März 2022.

5. Bremen (Änderung der Luftraumstruktur)

Die DFS erläuterte anhand einer Präsentation (s. Anlage 3, TOP 5) einführend die Historie zur gegenwärtig festgelegten Luftraumstruktur Bremen. Die Verkehrsabwicklung mit dem neuen Luftraum TMZ, der nur in kleinerer Dimensionierung, als von der DFS beantragt, festgelegt worden war, habe zu Problemen in der täglichen Betriebsdurchführung geführt. Das Bestreben der Lotsen, die IFR-Anflüge in diesem geschützten Luftraum TMZ zu führen, hatte gegenüber den vergangenen Jahren veränderte und verlängerte Flugverläufe zur Folge, was auch einhergegangen wäre mit Beschwerden sowohl von kommerziellen Luftraumnutzern als auch von betroffenen Anrainern. Für die DFS ergab sich zudem das Problem, dass bedingt durch die luftraumbedingte Kanalisierung der Anflüge diese jetzt mit den IFR-Abflügen zusammengeführt werden, was dem allgemeinen Flugsicherungsprinzip einer systemischen Trennung von An- und Abflügen widerspricht. Vor diesem Hintergrund beantragte die DFS eine laterale Erweiterung der TMZ, die mit Ausnahme des Südbereichs auch flexibel mit HX ausgewiesen werden sollte für eine Betriebspisten-bezogene Aktivierung. Damit würde das von der DFS angestrebte Ziel erreicht, eine wirtschaftliche und konfliktfreie Abwicklung des IFR-Flugverkehrs in einem gegenüber unbekanntem VFR-Flügen (hier insbesondere für den Lotsen nicht sichtbaren Segelflugzeugen) geschützten Luftraum zu gewährleisten.

An dieser Stelle entwickelte sich eine längere allgemeine Diskussion zum Thema „Führen von IFR-Flügen im Luftraum E“. Zu dieser Thematik hatte sich der BMVI in jüngster Vergangenheit schriftlich grundsätzlich gegenüber der DFS und in der AG „Überarbeitung Luftraumkriterienkatalog“ geäußert und dabei die folgenden Positionen vertreten, über die in dem Meeting berichtet wurde:

- Luftraum E als solcher ist nicht „unsafe“, sondern ein von ICAO und SERA etablierter kontrollierter Luftraum, der auch für nicht kontrollierte VFR-Flüge offensteht.
- Eine Verkehrsabwicklung im Luftraum E - als Luftraumgrundelement - findet seit jeher in Deutschland Anwendung. Die Verkehrsabwicklung im Luftraum E ist ein normales etabliertes Verfahren, das immer dann Anwendung findet, wenn keine oder nicht ausreichend dimensionierte spezielle IFR-Schutzlufträume vorhanden sind.

- Die DFS wird weiterhin darum gebeten, jährlich konkrete standortbezogene Luftraummaßnahmen (Einrichtungen, Erweiterungen) mit entsprechenden Begründungen vorzuschlagen, um die IFR/VFR-Mischproblematik zielgerichtet zu entschärfen.

Konkret auf die zu Bremen von der DFS vorgeschlagene TMZ-Erweiterung gab es die folgenden Stellungnahmen und Positionen:

Der DAeC stimmte dem DFS-Vorschlag mit Verweis auf das IFR-Verkehrsaufkommen am Flughafen Bremen und den mit der TMZ einhergehenden Einschränkungen für die transponderlose VFR-Luftfahrt nicht zu. Dabei wurde seitens des DAeC ausdrücklich auf die zu erwartenden Einschränkungen für die VFR-Luftfahrt im Bereich zwischen Bremen und Hamburg hingewiesen. Es wurde ein Alternativvorschlag vorgestellt, der sowohl eine Teilumwandlung des Luftraums D (nicht CTR) in eine TMZ vorschlägt als auch eine Erweiterung der TMZ im Nord- und Südbereich. Die detaillierten Ausführungen hierzu können Anlage 5 entnommen werden. Die DFS prüft die Umsetzbarkeit des Vorschlags als Alternativmöglichkeit. Zu detaillierten Abänderungen des Vorschlags hat der DAeC sich gesprächsbereit erklärt. Bei Nichtumsetzung beantragt der DAeC hilfsweise die Umwandlung der vorhandenen Bereiche Luftraum D (nicht CTR) in TMZ mit Hörbereitschaft, wie im Antrag des DAeC dargestellt (siehe Anlage 5).

Der DSV/DHV lehnte den DFS-Vorschlag ab. Als Ablehnungsgründe wurden der gegenüber der Zeit vor der Corona-Krise immer noch stark reduzierte IFR-Verkehr, der gegenwärtige Luftraumkriterienkatalog und die Einschränkungen durch die TMZ für die Aufwindflieger aufgeführt. Zudem wurde auf die oben genannten Aussagen des BMVI zur IFR-Verkehrsführung im Luftraum E verwiesen.

Der vorher vom DAeC vorgestellte Luftraum-Alternativvorschlag wurde seitens DSV/DHV mit Hinweis auf die grundsätzlichen Aspekte (Fliegen im Luftraum E) sowie auf die absehbar anzuwendenden Kriterien nach dem LKK Version 5.0 abgelehnt.

Seitens des DSV/DHV wurde vorgeschlagen, die Luftraumplanungen für Bremen zurückzustellen und im kommenden Jahr für die Luftraumplanung 2023 wieder neu aufzunehmen.

Die detaillierten Ausführungen können Anlage 4 entnommen werden.

Seitens der Vertreter der Gewerblichen Luftfahrt wurde grundsätzlich begrüßt, dass durch die Lotsen der IFR-Verkehr so konsequent durch den vorhandenen geschützten Luftraum (hier die TMZ) geführt wurde, was einer langjährigen Forderung entspricht. Sicherheit müsste immer an erster Stelle stehen. Auf der anderen Seite sollte ein eingeführter Luftraum nicht die von der DFS geschilderten negativen Auswirkungen bei der Verkehrsführung zur Folge haben. Der Luftraumvorschlag der DFS wurde unterstützt.

Die DFS wird den Luftraumvorschlag zu Bremen dem BMVI vorlegen, mit der Bitte um Festlegung zum 24. März 2022.

BMVI wird um eine Entscheidung zu dieser Luftraumänderung bis zum 23. November 2021 gebeten.

6. Sonstiges

Einrichtung TMZ (RMZ Glider) Schleswig

Die Bundeswehr informierte anhand einer Präsentation (s. Anlage 3, TOP 6) über die beantragte Einrichtung einer TMZ Schleswig zum Schutz des An-/Abflugverkehrs an den Flugplätzen Schleswig und Hohn. Gleichzeitig soll eine identisch dimensionierte RMZ eingeführt werden, die für Segelflugzeuge gelten soll, die nicht mit einem Transponder ausgerüstet sind. Dieses kombinierte Luftraummodul „TMZ (RMZ Glider) HX“, das auch grundsätzlich nicht am Wochenende aktiv ist, wurde in einer Vorbesprechung zwischen Vertretern der Bundeswehr, Vertretern der Allgemeinen Luftfahrt / Luftsport und der DFS erarbeitet. Der Vorteil dieses Luftraums ist, dass zum einen die militärischen Flüge geschützt werden (durch

Transponderschaltung bzw. alternativ durch Meldung auf der Frequenz) und zum anderen die in der Regel nicht mit Transponder ausgestatteten Segelflieger den Luftraum weiterhin ohne Freigabe nutzen können.

Es wurde in diesem Zusammenhang betont, dass eine entsprechende Kommunikation dieser Luftraummaßnahme mit entsprechenden Erläuterungen sehr wichtig ist. Im Vergleich zum Istzustand (reiner Luftraum E) werde aber auf jeden Fall eine Erhöhung der Flugsicherheit erreicht. Der Luftraumvorschlag fand die Unterstützung im Plenum.

Seitens BMVI wurde der Vorschlag ebenfalls begrüßt, es erfolgte jedoch noch ein formeller Vorbehalt mit Verweis auf noch erforderliche rechtliche Prüfungen. Vor diesem Hintergrund wurde auch noch ein direktes Gespräch zwischen BMVI, Bundeswehr und DFS vereinbart, um die Möglichkeiten zur Umsetzung dieser Maßnahme detaillierter zu diskutieren.

Informationen zu weiteren Luftraum- / ED-R-Änderungen

Die Bundeswehr informierte anhand einer Präsentation (s. Anlage 3, TOP 6) über weitere vorgesehene ED-R-Änderungen zum 24. März 2022.

Konkret wurden eine ED-R-Neueinrichtung bei Eckernförde, eine Erweiterung der ED-R 135 (Hammelburg) sowie eine Anpassung der ED-Rs (TRAs) 201/202 vorgestellt.

Die DFS informierte ihrerseits über die sich bereits in der Veröffentlichung befindliche Einrichtung einer RMZ plus eines Luftraum E 1000 AGL am Flugplatz Bamberg zum 02. Dezember 2021, in Verbindung mit der vorgesehenen Aufnahme von IFR-Flugbetrieb (s. DFS-Präsentation, Anlage 3, TOP 6). Da dieser Luftraum unterjährig ohne Konsultation des Luftsports eingeführt und in der Tagesordnung nicht erwähnt wurde, konnte seitens des DSV/DHV keine Stellungnahme erfolgen.

Darüber hinaus informierte die DFS über Erweiterungen der Lufträume E 1000 AGL an den Flugplätzen Braunschweig und Kassel zum 24. März 2022 (s. DFS-Präsentation, Anlage 3, TOP 6).

Luftraumverletzungen

Anhand einer Präsentation (s. Anlage 3, TOP 6) informierte die DFS über die hohe Anzahl an Luftraumverletzungen, insbesondere auch für das laufende Jahr. Die Luftraumverletzungen wurden auch näher spezifiziert hinsichtlich Art der Luftfahrzeuge und örtlichen bzw. überörtlichen Schwerpunkten. Als ein Hotspot stellt sich nach wie vor der Bereich Berlin dar. Im Anschluss stellte die DFS eine Reihe von Maßnahmen (sowohl allgemeiner Natur als auch konkret standortbezogen) vor, die bereits veranlasst wurden bzw. regelmäßig durchgeführt werden, um diese Problematik zu entschärfen. Dabei wurde auch die stetige aktive Mitwirkung der VFR-Verbände an den verschiedensten Awareness Kampagnen sehr positiv hervorgehoben.

Die Problematik „Luftraumverletzungen“ sei hier bewusst in dem Luftraumabstimmungsgespräch thematisiert worden, um weiterhin alle Stakeholder diesbezüglich zu sensibilisieren.

In dem anschließenden Meinungsaustausch gab es weitere Informationen und Hinweise seitens der Luftraumnutzer. Aktivitäten und Maßnahmen hierzu sind jedoch außerhalb dieses Gremiums zu veranlassen.

HX-Lufträume für Regionalflughäfen (Antrag DSV/DHV)

Seitens DSV/DHV wurde hier beantragt, aufgrund der rückläufigen IFR-Verkehrszahlen an den Standorten Niederrhein (EDLV), Hahn (EDFH), Münster/Osnabrück (EDDG), Memmingen (EDJA), Paderborn (EDLP), Friedrichshafen (EDNY) und Karlsruhe (EDSB) die dort vorhandenen Luftraumkategorien mit einer „HX-Regelung on request“ in Analogie zu dem „Modell Erfurt“ zu unterlegen. (s. a. Anlage 4).

Da diese Thematik sorgfältige Analysen und viele Ressourcen erfordert, soll dieses Thema aus Sicht der DFS im nächsten Jahr diskutiert werden.

Wie eingangs vom DSV/DHV und auch im Vorfeld schriftlich begründet (siehe Stellungnahme vom 1.10.2021 und Anlage 4), sind die Lufträume Hahn und Niederrhein aufgrund ihrer Lage für den Luftsport als Passagen prekär. Sie sind seit mehreren Jahren in der Diskussion bezüglich der gegebenen Einschränkungen für den Luftsport und der gemäß Kriterienkatalog möglichen Abstufung oder Aufhebung der vorhandenen Luftraummodule. Deshalb wird seitens DSV/DHV die Forderung nach einer Umsetzung des Erfurter Modells bereits für 2022 aufrechterhalten und die DFS um die entsprechenden Maßnahmen gebeten, um sie dem BMVI zur Entscheidung vorzulegen.

Friedrichshafen und Luftraum NRW (Antrag DAeC)

Seitens DAeC wurde vorgeschlagen, die TMZ Friedrichshafen im Rahmen einer Arbeitsgruppe zu überarbeiten. Ein erster Luftraumentwurf wurde bereits erstellt. (s. a. Anlage 5).

Seitens der DFS erfolgte der Hinweis, dass aufgrund der Flugsicherungszuständigkeiten hier die DFS nicht in der Federführung ist und regte an, mit der dort zuständigen Skyguide und den örtlichen Luftraumnutzern solche Arbeiten gemeinsam aufzunehmen.

Bereits am 10.09.2021 hatte es auf Anregung des DAeC einen fachlichen Austausch mit Vertretern der DFS zu verschiedenen in NRW liegenden Lufträumen gegeben. Die einzelnen Themen sollen unter Beteiligung aller Interessengruppen im Frühjahr 2022 aufgenommen werden.

Weiteres Vorgehen und Zeitplanung

Zunächst einmal bedankte sich der Vertreter des BMVI für die konstruktive Diskussion und die einzelnen fachlichen Beiträge aller Beteiligten. Die Kenntnis aller Argumente ist im Fall von nicht erfolgten Einigungen zu einzelnen Luftraumänderungsvorschlägen für das BMVI wichtig für seinen Abwägungsprozess und die daraus resultierenden regulativen Entscheidungen. In diesem Zusammenhang informierte der Vertreter des BMVI auch darüber, dass für seine Entscheidungen auch noch weitere, über die hier aufgeführten hinausgehende, Aspekte zu berücksichtigen sind. Hier wurden beispielhaft „Leistungskennzahlen der Flugsicherung“ (KPIs) aufgeführt, an denen Deutschland, wie jedes EU-Land regelmäßig gemessen wird.

Die DFS informierte dann abschließend anhand einer Präsentation (s. Anlage 3, letzte Folie) über die nächsten jetzt anstehenden Schritte und zeitlichen Vorgaben:

Zeitplanung / Weiteres Vorgehen

November 2021:

Entscheidungen des BMVI zu den einzelnen Luftraummaßnahmen
(falls keine Einigung bei Luftraumabstimmungsgespräch)

Dezember 2021:

- Vorbereitungsmaßnahmen für Veröffentlichungen durch DFS (NfL-Entwürfe, Datenbank-Eingaben etc.)
- Formelle Luftraum-Festlegungen durch BMVI (NfL)

10. Februar 2022:

Veröffentlichung der Luftraumänderungen (NfL/AIP)

24. März 2022:

Inkrafttreten der Luftraumänderungen
(Herausgabe der neuen ICAO-Karte)

Anlagen:

Anlage 1: Teilnehmerliste

Anlage 2: Tagesordnung

Anlage 3: DFS-Präsentation

Anlage 4: Stellungnahme DSV/DHV

Anlage 5: Stellungnahme DAeC