

Liebe Fliegerfreunde,

seit August 2019 arbeiten die Luftsportarten und Fachverbände für Hängegleiten und Drachenflug, Modellflug, Segelflug und diese zusätzlich im Auftrag der Bundeskommission Segelflug sowie Fallschirmsport gemeinsam an den Themen Luftraum für den Luftsport.



Diese Partner sind als „Kooperation Luftraum Luftsport“ bei den jeweiligen Behörden sowie den Einrichtungen der Flugsicherung als Fachverbände zu allen Luftraumfragen gemeldet und tätig. Die Kooperation vertritt insgesamt mehr als 160.000 Luftsportler. Innerhalb der Kooperation hat der DSV mit dem AUL-Luftsport die thematische Koordination für den Bereich Luftraum übernommen.

Mit der Information AUL-L Ost 3/2019 wollen wir über die neuen Luftraumthemen in unserem Regionalbereich informieren.

Nach mehreren Gesprächen und Abstimmungen, die wir und andere Luftraumnutzer mit der DFS geführt haben, sind nunmehr die neuen Lufträume für die Standorte Leipzig und Dresden zum März 2020 durch den BMVI festgelegt worden. Über den Prozess haben wir fortlaufend informiert. Aufgrund des versetzten Zeitplans zum Singlestandort Berlin BER für Oktober 2020 ist noch ein gesonderter Termin im Januar 2020 mit den Vertretern der Luftraumnutzer festgelegt.

1

Für uns Aufwindsportarten gehören die Planung und Nutzung des Luftraums sowie die Verbesserung der Flugsicherheit direkt zusammen. Daher möchten wir auch in diesem Zusammenhang darüber informieren. Wir laden dazu ein am:

Sonntag, den 19. Januar 2020
von 13.00 bis 16:00 Uhr

in der Technische Hochschule Brandenburg
Campus, Haus C Hörsaal 027 EG (Fachbereich Informatik)
neben dem Audimax, unmittelbar am Parkplatz
Magdeburger Landstraße 50
14770 Brandenburg an der Havel

13:00 bis 14:15 Verbesserung der Flugsicherheit Dr. Mario Wichmann
14:15 bis 15:30 Neue Themen Luftraum 2020 und Nutzung Dr. Herbert Martin

An dem Wochenende findet eine gemeinsame Fortbildung der Vereine aus Lüsse, Brandenburg a.d.H. und Stölln statt. Für die beiden o.g. Themen soll die Veranstaltung auch für weitere Interessenten und Vereine geöffnet werden.

Da der Tagungsraum max. 150 Teilnehmer erlaubt, können zu diesen beiden Themen bis zu 50 Teilnehmer zusätzlich teilnehmen. Daher bitten wir bis zum 10. Januar 2020 um Anmeldung mit Anzahl der Teilnehmer aus den Vereinen oder von den jeweiligen Flugplätzen per E-Mail unter luftraum-ost@dsv.aero.

1. Berlin BER

Nach aktuellem Stand soll der Flughafen BER als Single-Standort am **04. November 2020** in Betrieb gehen. Zur abschließenden Diskussion der vorliegenden Planungen der DFS wird im Januar 2020 bei der DFS in Bremen eine gesonderte Luftraum-Nutzerkonferenz stattfinden.

1. Langjährige Betreuung des Themas Luftraum Berlin durch den AUL

Der AUL-Ost hat bereits seit **Dezember 2005** (!) erstmals und dann seit **2012** regelmäßig und intensiv wegen der Planung BER unsere Position dargestellt und mit der DFS Kontakt gehalten. Seit den (mehrfachen) Absagen zur Eröffnung des BER hat der AUL regelmäßig mit der DFS (Zentrale Langen und Regionalstelle Bremen) über die Weiterentwicklung des Luftraums BER gesprochen. Von Seiten des damaligen AUL-Segelflug wurde die Anhebung und/oder Flexibilisierung der Lufträume in den westlichen und östlichen Anflugköpfen thematisiert. Die DFS wiederum hat mit dem DSV offen in mehreren Gesprächen die Themen dargestellt, die aus Vorgaben der FLK abgeleitet werden (Fluglärmkommission) oder Vorgaben der Flughafengesellschaft betreffen (u.a. virtuelle Grenzen auf dem Apron, Betrieb 2. Terminal, Schnellabrollwege etc.) und bei den Planungen zu berücksichtigen sind. Dazu fanden im **Oktober 2018** und im **April 2019** direkte und intensive Gespräche zwischen der DFS Bremen und dem DSV/AUL-L statt, bei denen wir die Themen der betroffenen Flugplätze im Westen und im Osten der jeweiligen Anflugköpfe BER dargestellt haben. Aktueller Status ist aufgrund der genannten Begründungen der DFS nunmehr eine Untergrenze von 4500 ft (statt 5.500 ft in 2012) in den Anflugköpfen. Dies aber verbunden mit der von uns von Anfang an geforderten und mitgestalteten Flexibilisierung, wie sie nun mit der betriebspisten-abhängigen dauerhaften HX-Lösung zur Umsetzung kommt.

2

2. Status der Abstimmung zwischen DSV für die Kooperation Luftsport und der DFS

Bei einem Treffen der Luftraumnutzer sowie der DFS am **20.08.2019** in Bremen haben erstmals auch Vertreter des LV Berlin teilgenommen, die in Publikationen der LV's Berlin und Brandenburg eine nicht korrekte Wiedergabe der Aktivitäten dargestellt haben.

Der DSV hat immer wieder auf die Bedeutung der Standorte mit Segelflug im Bereich an oder unter dem Luftraum C BER hingewiesen, die als betroffene Flugplätze auf Grundlage des Gutachtens von Professor Kämper aus dem Jahr 2013 auch die rechtliche Möglichkeit des Widerspruchs hätten, um ihre Interessen bei der aus IFR-An- und Abflugrouten abgeleiteten Auswirkungen des Luftraums förmlich überprüfen zu lassen.

Bei dem Gespräch am 20.08.2019 hat der DSV für die Aufwindflieger die folgenden Aspekte und konkreten Vereinbarungen eingebracht, deren Berücksichtigung und Umsetzung von der Leiterin der Niederlassung Bremen der DFS für die Einführungs- und mehrjährige Umsetzungsphase des neuen Luftraums verbindlich zugesagt wurden.

Eckpunkte DSV und DHV für die Inbetriebnahme
Ausgangslage: Geplante Inbetriebnahme Oktober 2020 ➡ in den folgenden Monaten so gut wie kein Segelflug und kein Drachenflug- und Hängegleiter-Betrieb

Phase 1: Inbetriebnahme (und dann nach Schließung Tegel)

- Zeitraum zum Erlangen von Erfahrungen bei Umstellung von TXL und SFX auf BER als Singlestandort für DFS wird anerkannt
- Nach einem Zeitraum von ca. 5 bis 6 Monaten erstes Review
- Nach Beginn Saison ca. Ende Mai Segelflug und Drachen-/Gleitschirmflug zweites Review
- Erfahrungen mit Handhabung HX-Element und Betriebsvereinbarungen
- Umsetzung der speziellen Regelungen mit zeitlich definierten Wettbewerbsregelungen z.B für SLP Lüsse und SLP Altes Lager

Phase 2: Umsetzung der Erfahrungen

- Abstimmung zu möglichen Anpassungen, die vorher beidseitig vor Einsetzung des Luftraums 10/2020 beschrieben/vereinbart werden
- Umsetzung der Anpassungen: Aus unserer Sicht in Form von wahrscheinlichen Reduzierungen der Höheneinschränkung und/oder lateraler Verkleinerungen.
- Veränderungen bei der Infrastruktur Flughafen verfolgen und bei der Luftraumplanung berücksichtigen. Z.B. Änderungen bei der Terminalnutzung und/oder Ausbau der Schnell-Abrollwege
- Veränderungen der An- und Abflugverfahren verfolgen und mögliche Anpassungen daraus umsetzen
- Schon zur Luftraumplanung 2021?

Phase 3: Jährliche Anpassungen aufgrund von zunehmender Erfahrungen und Verkehrsentwicklung

- Ab Luftraumplanung 2022
- nach Kriterienkatalog: Verkehrsentwicklung etc.
- Änderungen an der Infrastruktur? RWY Schnellabrollwege, Terminal etc.(siehe vor)

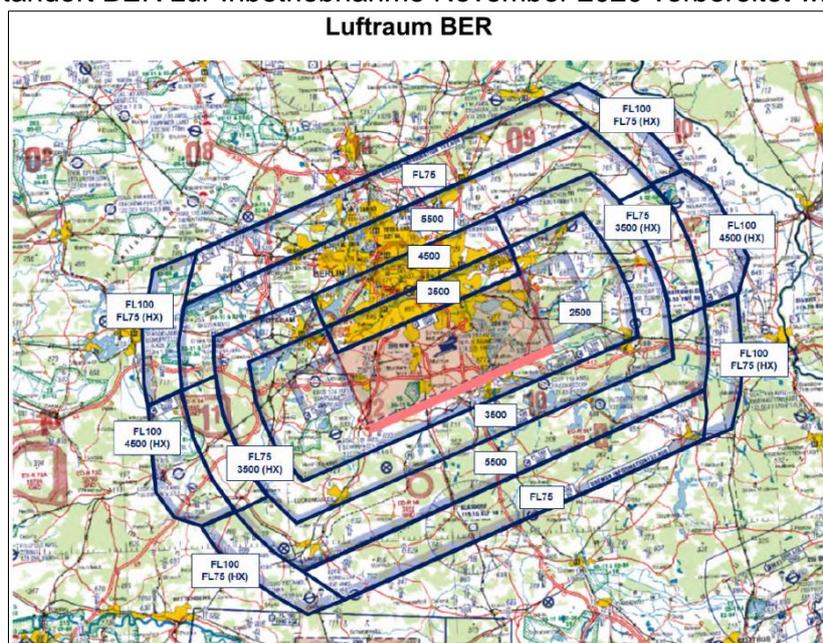
Auf dieser Grundlage haben wir am **01.10.2019** bei der vorläufigen förmlichen Abstimmung zum Standort BER in der Luftraum-Nutzerkonferenz in Langen unsere Zustimmung in Aussicht gestellt. Das wurde entsprechend im Protokoll der Luftraumnutzerkonferenz festgehalten:

„Es erfolgte jedoch eine vorläufige Zustimmung zu der Luftraumplanung unter den folgenden Bedingungen:

Eine erste Review-Phase (Verfahren, Luftraum) soll bereits ca. 5 - 6 Monate nach Inbetriebnahme BER erfolgen, eine zweite Überprüfung dann im Sommer 2020 (mit den Erfahrungen der VFR-Flugsaison).....Die zuständige DFS NL Bremen führte explizit aus, dass nicht benötigter Luftraum auch wieder zurückgegeben würde.“

3

Wir gehen davon aus, dass auf dieser Grundlage im Januar 2020 der folgende Entwurf der DFS für den Standort BER zur Inbetriebnahme November 2020 vorbereitet wird:

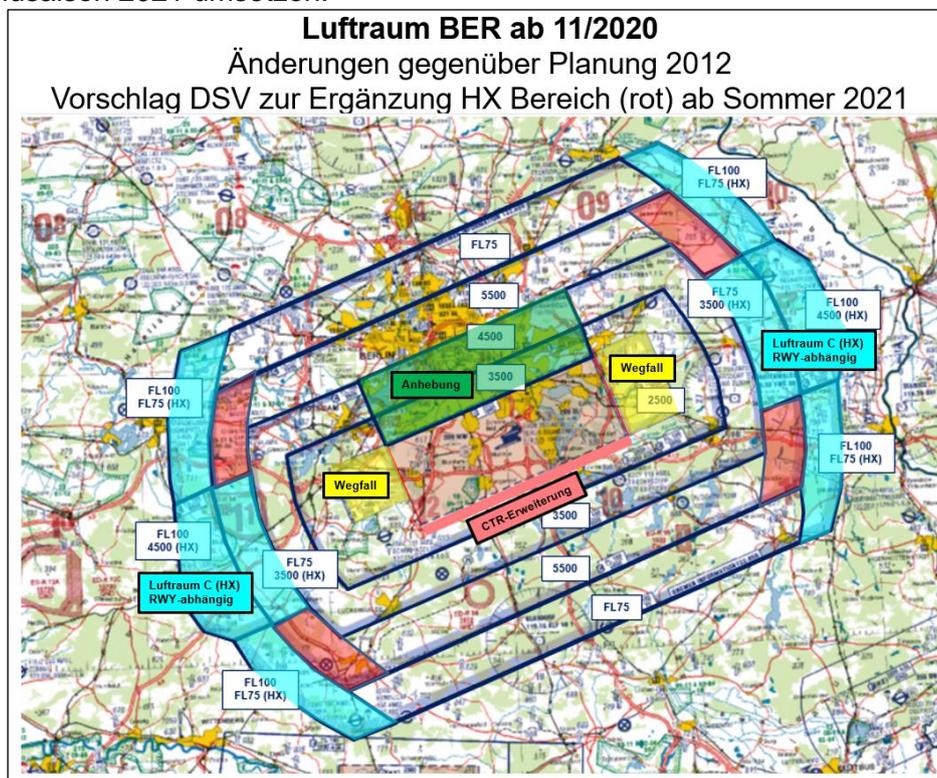


Als wichtigstes Element der von uns immer geforderten und vorgeschlagenen Flexibilisierung wird dabei (wie bereits ab Frühjahr 2020 für den Luftraum Leipzig D (nicht CTR)) am BER Standort das Modul „Luftraum C dauerhafte HX“ für einen weiteren internationalen Flughafen in Deutschland im Normalbetrieb angewandt.

- „Dabei wird dauerhaft eine an die Betriebsrichtung gekoppelte, bedarfsgerechte Luftraum C (HX) Struktur angewandt, um eine bestmögliche Luftraumnutzung verbunden mit maximal möglicher Freiheit für die VFR-Luftfahrt zu ermöglichen.
- Dafür sollen anstelle der 2012 starr mit Untergrenze 5500 MSL festgelegten Außenbereiche (Anflugköpfe) in Abhängigkeit von der jeweiligen Betriebsrichtung entweder eine Untergrenze von 3500 MSL / 4500 MSL oder eine Untergrenze von FL 75 / FL 100 (bedeutet Wegfall) zur Anwendung kommen.“

Dazu wünschen und erwarten wir die von der DFS - und dem BMVI als Regulator – zugesagten verbindlichen Umsetzungen bei den Abläufen und einzelnen Elementen. Dabei soll in einem transparenten Prozess aufgrund der praktischen Erfahrungen die Gestaltung des Luftraums BER entsprechend angepasst werden. Dabei sollen beide Aspekte „Flugsicherung BER“ und „Ausübung Luftsport“ bestmöglich verbunden sein.

Die folgende Abbildung zeigt die beiden festgelegten HX-Bereiche für Luftraum C (hellblau), die je nach Betriebspiste im Rahmen der HX-Regelung dann mit Status Luftraum E genutzt werden können. Die genauen Regelungen zur Nutzung werden in Kürze vorgestellt. Dazu gehört auch die Frequenz, auf der der Status des betriebspisten-abhängigen HX-Regelung dauerhaft mitgeteilt wird. Der DSV ist bei der weiteren Ausarbeitung beteiligt. Die rot eingefärbten Bereiche möchten wir neu in die HX-Gebiete einbeziehen. Diesen Aspekt werden wir in das DFS Januar 2020 Treffen einbringen und möglichst nach den ersten Erfahrungen zur Aufwindsaison 2021 umsetzen.

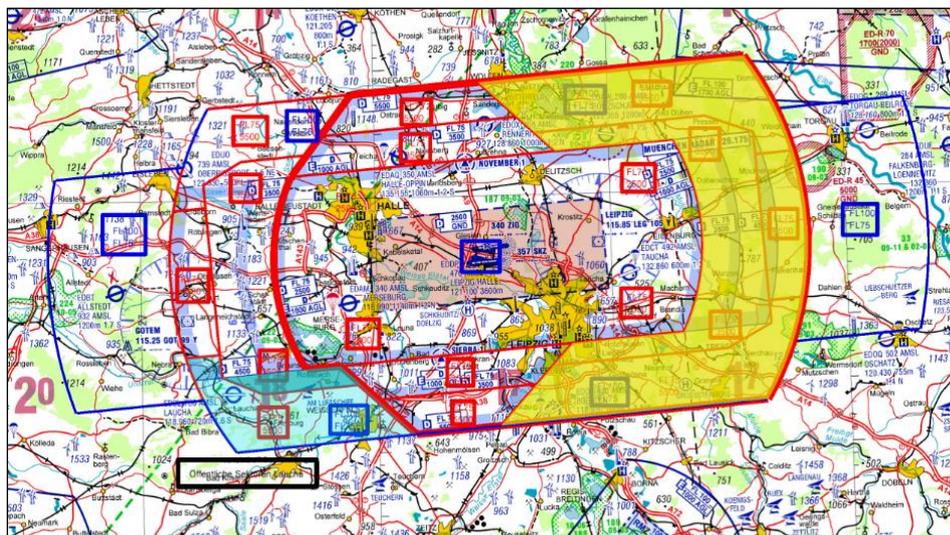


2. Leipzig

Ab dem 26.03.2020 wird auf der ICAO Karte 2020 der Flughafen Leipzig eine neue Luftraumstruktur erhalten. Siehe dazu auch AUL-L Info 2/2019.

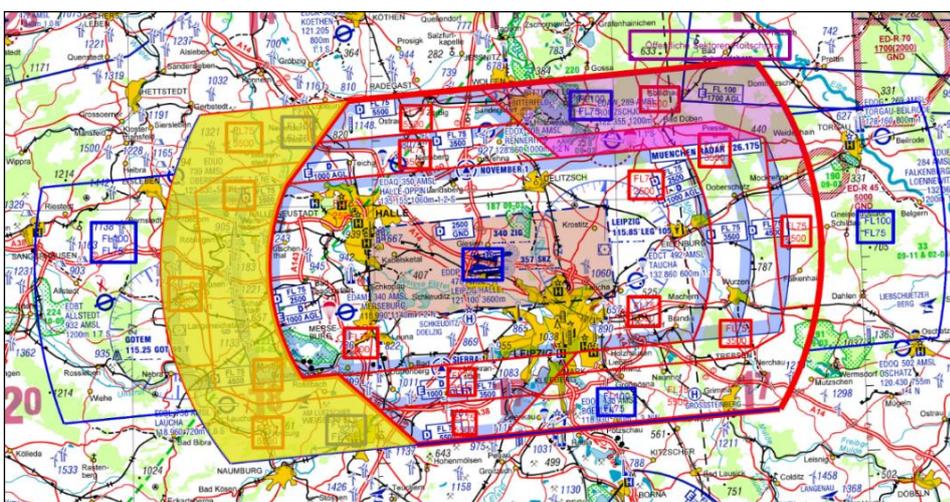
Auch hier wird – wie zeitlich später am Standort BER – eine dauerhafte Flexibilisierung mit der HX Lösung mit Bezug auf die jeweils aktive Betriebspiste eingeführt. Diese sind in den folgenden Abbildungen nach jeweiliger Betriebspiste in gelber Farbe gekennzeichnet. Es wird immer der Luftraum D (nicht CTR) flexibilisiert

Da ein Großteil der Begründung des neuen Luftraums in der Zunahme des IFR-Verkehrs (Cargo) vor allem in den Nachtstunden begründet wurde, hat der DSV und die Kooperation Luftsport in einer Nachbesprechung am 23.10.2019 im Einvernehmen und mit Unterstützung der Vertreter der kommerziellen Luftfahrt für die Bereiche Roitzschjora (Nord und Süd) und Laucha (Nord und Süd) zusätzlich öffentlich zugängliche Sektoren (früher SF-Sektoren) erarbeitet und vorgeschlagen.



Hier für
Betriebspiste 08:

- Rot =**
D-Luftraum bis FL 75
- Blau=**
TMZ FL 75/FL100
- Gelb=**
HX Bereich nach Betriebspiste
- Hellblau =**
Zusätzlich Sektoren
hier: Laucha A und B



hier für
Betriebspiste 26:

- Rot =**
D-Luftraum bis FL 75
- Blau=**
TMZ FL 75/FL100
- Gelb=**
HX Bereich nach Betriebspiste
- Lila=**
Zusätzlich Sektoren
hier: Roitzschjora A und B

Diese Sektoren sind dann unabhängig von der HX-Regelung aber unter dem Vorbehalt der Betriebslage des IFR-Verkehrs tagsüber aktivierbar. Diese Möglichkeit kann von den beiden Flugplätzen genutzt werden, aber auch nach Überprüfung des Status der Sektoren durch alle Streckenflieger, die diese Eckbereiche passieren. Koordinatoren werden die jeweiligen Flugplätze Roitzschjora und Laucha sein. Für die Möglichkeit zur Einrichtung dieser öffentlichen Sektoren haben wir die Erweiterung der TMZ für die Anflugköpfe nach Westen und Osten um jeweils 10 NM vorgeschlagen. Die TMZ gilt dort ab FL 75 (ca. 2.250 m) bis FL 100. Damit unterstützen wir Aufwindflieger die weitere Verbesserung der Flugsicherheit im Luftraum E. Wer diese TMZ Bereiche trotzdem nutzen möchte, der muss seine Ausrüstung um einen Transponder erweitern. Durch diesen TMZ Luftraum – und während der Thermiktage möglichst nicht mehr niedriger - werden dann IFR Anflüge geführt, bei der die anderen Luftfahrzeuge in der TMZ „sichtbar“ und „ansprechbar“ sind. Zugleich können die Thermikflieger ohne weitere Investitionen aber das wichtige Höhenband bis ca. 2.250 m (FL 75) nutzen.

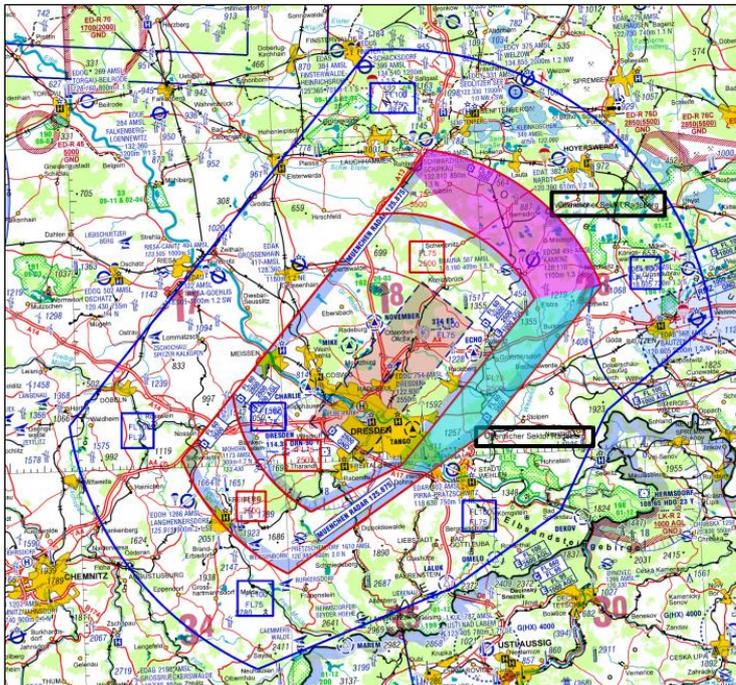
Die Regelungen zu den beiden öffentlichen Sektoren werden aktuell mit den beiden Koordinations-Flugplätzen abgestimmt. Die (nicht öffentlichen) Betriebsvereinbarungen für die Flugplätze Taucha, Renneritz und Halle/Oppin bleiben erhalten und werden auf die neue Luftraumstruktur angepasst. Die DFS wird sich dazu direkt mit den Ansprechpartnern in Verbindung setzen.

Auf Grundlage des Vorschlags aus dem Treffen am 23.10.2019 hat der BMVI diese Regelungen und den Luftraum Leipzig verfügt.

3. Dresden

Zur Luftraumstruktur Dresden hat der DSV für die Aufwindflieger zum Treffen am 23.10.2019 nochmals auf die hohe Bedeutung der Streckenführung entlang des Erzgebirges als „thermische Autobahn“ hingewiesen. Der ursprünglich geplante neue „Balkon 4500 ft bis FL75 als D (nicht CTR) Luftraum“ (siehe Info AUL-L Ost 2/2019 vom 23.08.2019) wäre dort eine massive Beeinträchtigung. Auch nach Rücksprache mit den direkt betroffenen Vereinen (insbesondere Pirna) hat der DSV den Vorschlag erarbeitet und der DFS unterbreitet, im oberen Niveau von FL 75 (ca. 2.250m) bis FL 100 einen zusätzlichen TMZ Luftraum mit einem Abstand von ca. 10 NM über und um den Luftraum D (nicht CTR) zu schaffen. Dadurch konnte so der für die Aufwindflieger massiv beeinträchtigende „Balkon“ im Südwesten mit ursprünglich von 4500 ft bis FL 75 vollständig vermieden werden. Auch dies sehen wir für die Kooperation Luftsport als einen proaktiven Vorschlag zur Verbesserung der Flugsicherheit im Luftraum E. Wer bei bester Thermik mit der üblichen Ausrüstung in dem Bereich über ca. 2.250 m MSL fliegen möchte, muss die Investition in einen Transponder tätigen. Für die vielen anderen Streckenflieger – und insbesondere für die Hängegleiter und Drachenflieger überhaupt nicht möglich – wird die Höhe von bis zu ca. 2.250 m eine ausreichende Basis für den Streckenflug bilden.

Die beiden öffentlichen Sektoren „Radeberg“ und „Guteborn“ im Luftraum D (nicht CTR) Dresden bleiben erhalten.



Entwurf alt



Zusammenfassung

- **Ab dem 26.03.2020 werden die Änderungen im Bereich AUL-L Ost für die Standorte Leipzig und Dresden gelten.**
- **Am Standort Leipzig wird eine betriebspisten-abhängige dauerhafte HX-Regelung für den Luftraum D (nicht CTR) eingeführt.**
- **Am Standort Dresden konnte mit einer TMZ FL75/FL 100 der D- (nicht CTR) Luftraum im S/W Bereich verhindert werden.**
- **Für den Flughafen BER wird zum 04.11.2020 die Aktivierung des neuen Luftraums ebenfalls mit einer dauerhaften HX-Regelung für Luftraum C erwartet.**
- **Für den Standort Erfurt-Weimar werden für 2020 keine Änderungen erfolgen**
- **Durch eine TMZ-Änderungsbekanntmachung wird ab 2020 generell für alle TMZ Lufträume in Deutschland die verbindliche Hörbereitschaft eingeführt.**
- **Bis zum Saisonbeginn 2020 werden (nach heutigem Stand) die neuen Frequenzen „Air-to-Air Luftsport“ eingeführt.**

7

Über die Details und die erforderlichen Verfahren zur Nutzung der neuen Lufträume HX sowie der Air-to-Air-Frequenzen informieren wir am 19. Januar 2020

Wir bemühen uns diese für Aufwindflieger wichtigen Luftraumthemen möglichst knapp aber trotzdem nachvollziehbar detailliert vorzustellen. Daher bitten wir um Verständnis für den erforderlichen Umfang.

Abschließend und wie immer: bei Fragen und Anregungen bitten wir um Kontaktaufnahme unter der u. g. E-Mailadresse. Nur mit Unterstützung der Vereine und Flugplätze können wir unsere erfolgreiche Luftraumarbeit weiterhin fort- und umsetzen.