

Meschede-Schüren, im Dezember 2017

## Information des Bundesausschuss Unterer Luftraum 5/2017



Liebe Luftsportfreunde und Luftsportfreundinnen!

Das Jahr 2017 neigt sich dem Ende und die vorweihnachtliche Zeit mit ganz anderen Priorität hat viele von uns voll im Griff.

Jetzt, in der kalten, dunklen und fliegerisch oft unwegsamen Jahreszeit gilt es, sich mit den Vorbereitungen für die neue Saison zu beschäftigen und die alte Saison Revue passieren zu lassen. Nach der Saison ist vor der Saison!

Im Jahr 2017 waren wir stark mit der Umsetzung neuer Luftraumverfahren beschäftigt und haben im Herbst die turnusmäßige Luftraumnutzerkonferenz bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) besucht. Hier galt es auch, vergangenes Revue passieren zu lassen und neue Luftraumerfordernisse der verschiedenen Luftraumnutzer einzubringen sowie diese plausibel zu begründen.

Beschäftigt hat uns aber auch die **Studie der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BfU)**<sup>1</sup> über Annäherungen und Kollisionen von Luftfahrzeugen im Deutschen Luftraum 2010-2015. Verbunden mit dieser Studie waren zwei Sicherheitsempfehlungen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

### **Hierzu die aktuellen Sachstände:**

In der **Sicherheitsempfehlung 2/2017** sollte das BMVI „die bestehende Ausnahme in Bezug auf den Verzicht einer Transponderabstrahlung für die Betriebsart Segelflug oberhalb 5 000 Fuß AMSL bzw. 3 500 Fuß GND nach der Verordnung über die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV) aufheben“. Das bedeutet, dass Segelflugzeuge (und hierzu würden dann auch Hängegleiter, Paragliders/Gleitschirmflieger etc. zählen) Transponderpflicht über 5000ft bzw. 3500ft AGL hätten. Sollte die Forderung der BFU durchgesetzt werden, müssten ca. 7000 Segelflugzeuge und 38.000 Gleitschirm- und Drachenpiloten mit einem Transponder Mode S ausgerüstet werden. Insbesondere für Gleitschirmflieger wäre das das Ende des Streckenflugs.

Hierzu haben wir uns in einer Arbeitsgruppe am 21.09.17, die das BMVI mittlerweile einberufen hat, klar positioniert: Die Forderung lässt sich zum einen weder aus der Studie noch aus sonstigen Vorfällen im Luftraum ableiten, noch wäre sie technisch realisierbar, da durch zu viele Transpondernutzer im engeren Umfeld Falschziele und falsche Darstellungen auftreten (Fruting und Garbling) und diese zusätzlich andere Luftverkehrsteilnehmer gefährden können.

---

<sup>1</sup> [https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Statistiken/Tabellen-Studien/Tab2017/Studie\\_AIRPROX\\_2017.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Statistiken/Tabellen-Studien/Tab2017/Studie_AIRPROX_2017.pdf?__blob=publicationFile)

Da das BMVI Sicherheitsempfehlungen der BfU sorgsam prüfen und berücksichtigen muss, wird uns das Thema weiterverfolgen. Wir hoffen, dass unsere beständigen Bemühungen hierzu Erfolg haben werden.

In der **Sicherheitsempfehlung 3/2017** fordert die BfU das BMVI weiterhin auf, sicherzustellen, „*dass Flüge des kommerziellen Lufttransports nach Instrumentenflugregeln mit Luftfahrzeugen größer 5,7 t Abflugmasse bzw. mehr als 19 Sitzplätzen nur in Lufträumen erfolgen, in denen die Flugverkehrskontrolle jederzeit in der Lage ist, Verkehrsinformationen und Ausweichempfehlungen bezüglich aller sonstigen im selben Luftraum operierenden Luftfahrzeuge zu erteilen sowie bordeigene und bodengebundene Kollisionsschutzsysteme (ACAS und STCA) vor drohenden Kollisionen warnen können*“.

Das würde für den deutschen Luftraum bedeuten, dass überall dort, wo gewerblich mit mehr als 5,7 Tonnen bzw. mehr als 19 Sitzplätzen operiert (auch Start und Landung) wird, ein besonders geschützter Luftraum eingerichtet sein muss. Wer sich in diesem Zusammenhang mal unsere Flugplatzcharakteristik in Deutschland anschaut, vermag zu ahnen, was das zukünftig für uns bedeuten würde. Auch hierzu haben wir uns klar positioniert und hoffen auf eine entsprechende Berücksichtigung, die dem Namen „Flexible use of Airspace“ gerecht wird und unsere Belange als Luftsportler gebührend berücksichtigt.

#### **Luftraumabstimmungsgespräch:**

Im Ergebnis des Luftraumnutzerabstimmungsgesprächs ergeben sich für 2018 Änderungen, die unabwendbar waren und durch das BMVI nun entsprechend angewiesen wurden.

Die Änderungen hierzu entnehmt bitte der Anlage.

Erreichen konnten wir zunächst eine Verhinderung der Umwandlung des Luftraum DELTA in Stuttgart in einen Luftraum CHARLY. Hierdurch wäre es nämlich nicht mehr generell möglich gewesen, mit einem UL, Motorsegler, Segelflieger oder Motorflugzeug ohne zugelassenes Flächennavigationsgerät den Luftraum zu kreuzen, da die Flugsicherungsaustrüstungsverordnung (FSAV) ein solches zugelassenes Flächennavigationsgerät noch vorschreibt. Das BMVI hat uns zugesichert, sich um diese Problematik zu unseren Gunsten zu kümmern. Zunächst hat man daher auf eine Umwandlung in Stuttgart aufgrund unserer Einlassung verzichtet.

Für den Luftraum Köln und Düsseldorf konnten trotz anderslautender Anforderungen auch Erleichterungen erzielt werden. Im Rahmen einer in 2018 durchzuführenden Startbahnsanierung werden die Luftraumänderungen nun nur zeitweilig (HX) aktiv.

In diesem Zusammenhang ist es dringend erforderlich, auf die frühzeitige Nutzung aktueller Luftfahrkarten hinzuweisen. (Aktuell in 2018 heißt Karte von 2018!).

#### **Wolkenflug**

Wolkenflug mit Segelflugzeugen ist leider derzeit immer noch nicht wieder möglich. Die uns zunächst zugesicherte Erstellung und im Entwurf vorliegende NfL wurde nicht in Kraft gesetzt. Jetzt sollen für 2018 zunächst einige Special Activity Areas (SAA) eingerichtet werden, um in den Wellengebieten sowie einigen anderen Gebieten wenigstens die bestehenden Berechtigungen erhalten bzw. neue Berechtigungen erwerben zu können.

Das BMVI arbeitet jedoch an einer hoffentlich besseren Lösung, um den Belangen unserer Segelflieger besser gerecht zu werden.

Bitte nutzt unsere Internetseiten des DAeC für aktuelle Informationen zu Luftraum-änderungen.

Die Landesreferenten des BAUL (siehe Auflistung im Internet)<sup>2</sup> sind bei der Umsetzung in den Vereinen behilflich, beraten und nehmen auch Hinweise für die Zukunft auf. Bitte nutzt diese Möglichkeit aktiv! Der BAUL führt auch in 2018 wieder **Roadshows** durch, bei denen aktuelle Änderungen erläutert und dargestellt werden. Darüber hinaus unterstützt der BAUL auf Anfrage auch bei **Fluglehrerfortbildungen** und **Landesverbandsschulungen** sowie **Fluglehrerlehrgängen**. Unterstützungsanfragen hierzu bitte direkt an die Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig (Jürgen Kubicki) oder eure Landesreferenten richten.

### **8,33-kHz-Umstellung:**

Bitte denkt alle daran, dass die Umstellung auf 8,33-kHz-Frequenzen durchgängig eine Umstellung der Frequenzen in Deutschland bedeutet. Bitte überarbeitet Eure persönlichen Checklisten, die Flugzeugchecklisten sowie Aushänge und Hinweise in Vereinsheimen, Tower etc.

Die Nutzung anderer als 8,33-kHz-Funkgeräte (auch Handfunkgeräte!) ist nicht mehr gestattet (einige wenige Ausnahmen siehe Internetseite BAF)<sup>3</sup>.

Abschließend wünschen wir, vom Team des BAUL, Euch allen eine gesegnete Weihnacht und einen guten Rutsch ins neue Jahr verbunden mit den besten Wünschen für die neue Flugsaison.

Mit fliegerischen Grüßen

Euer



Volker Engelmann  
Vorsitzender Bundesausschuss unterer Luftraum (BAUL)

**Anlage:** Ergebnis Luftraumnutzergespräch 2017

---

<sup>2</sup> <https://www.daec.de/verband/ausschuesse/kontakt-baul/>

<sup>3</sup>

[https://www.baf.bund.de/DE/Home/Startseite/Thema6\\_Topthema/Topthema\\_8\\_33kHz/8\\_33\\_Umstellung.html](https://www.baf.bund.de/DE/Home/Startseite/Thema6_Topthema/Topthema_8_33kHz/8_33_Umstellung.html)

**Ergebnisse des Luftraumnutzergesprächs 2017**

**1) Düsseldorf/Köln-Bonn**

Der in dem Luftraumabstimmungsgespräch an die DFS gerichteten Bitte bezüglich einer Verkleinerung der Luftraum C-Erweiterung (4500 MSL) im Westen (Bereich Linnich, östlich der CTR Geilenkirchen) konnte entsprochen werden; die Ecke wird in den existierenden Nachbarsektor mit Untergrenze FL 65 integriert (s. u. a. Karte).

Darüber hinaus wurden in dem Meeting in Düsseldorf am 07.11.2017 seitens der Vertreter des Luftsports noch zwei weitere konkrete Bitten hinsichtlich Luftraum C Verkleinerungen zur Erleichterung der örtlichen VFR-Flüge an die DFS gerichtet.

Im Bereich des Kraftwerks Neurath wird ein Gebiet des gegenwärtigen Sektors mit Untergrenze 4500 MSL in den südlich angrenzenden Nachbarsektor mit Untergrenze FL 65 integriert (s. u. a. Karte).

Im Bereich westlich von Grefrath wird die Luftraumuntergrenze im Luftraumaußenbereich auf FL 85 angehoben (s. u. a. Karte).

Damit verbreitert sich der frei zugängliche Korridor zur deutsch-niederländischen Grenze.

Darüber hinaus wurden existierende überörtliche Segelflugssektoren im Bereich Düsseldorf erweitert (Anpassung an Luftraum C), sowie in den Luftraum-C-Erweiterungen südlich von Köln mit Untergrenze FL 75 zwei neue überörtliche Segelflugssektoren eingerichtet.

Im Bereich Wuppertal wird zusätzlich ein neuer örtlicher Segelflugssektor festgelegt.

Die temporären Änderungen Köln (HX) wegen der geplanten Starbahnsanierungen in 2018 wurden vereinbart. Der jeweilige HX-Luftraumstatus wird dann über die FIS-Frequenz, über die ATIS des Köln TWR, die Segelflug-ATIS oder auch per Notam veröffentlicht.

**2) Hahn**

Der in dem Luftraumabstimmungsgespräch an die DFS gerichteten Bitte bezüglich einer weiteren Anhebung der TMZ-Untergrenze 4500 MSL konnte nach entsprechender erneuten Prüfung nicht entsprochen werden. Der Luftraum bleibt folglich unverändert.



### **3) Saarbrücken**

Die TMZ Saarbrücken wird aufgehoben.

### **4) Frankfurt**

Die beiden eingeführten Erweiterungen des Luftraumes C-Frankfurt mit Untergrenze FL 85, haben nach Aussage der DFS zum beabsichtigten Schutz der IFR-Flüge unterhalb FL 100 in diesen Bereichen geführt.

### **5) München**

Am 25.10.2017 sowie am 15.11.2017 fanden zwei Treffen zwischen der DFS Niederlassung München und Vertretern des örtlichen Luftsports statt.

Dabei wurden Erweiterungen bestehender Segelflugsektoren und die Einrichtung neuer Segelflugsektoren (örtlich bzw. überörtlich) sowohl für den Nordostbereich als auch für den Südwestbereich i. V. m. mit entsprechenden Nutzungsregelungen vereinbart.

### **6) Stuttgart**

Der Anwendungsvorrang der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 führt nicht zu einer vollständigen Unanwendbarkeit der FSAV. Die FSAV kann angewandt werden, soweit ein Sachverhalt durch die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 nicht erfasst wird.

Die Verordnung (EU) Nr. 965/2012 formuliert mithin keine detaillierten Vorgaben zur Navigationsausrüstung, welche der FSAV entgegenstehen würden. Vielmehr enthält sie lediglich allgemein gehaltene Ziele, die die Durchführung eines sicheren Luftverkehrs mit den einzelnen Luftfahrzeugen fördern soll. Die Tiefe der Ausgestaltung kann somit die FSAV übernehmen.

Die Definition, der in § 2 Absatz 2 FSAV beschriebenen, „begründeten Einzelfälle“ ist so zu bewerten, dass eine pauschale Ausnahme für eine komplette Luftfahrzeugklasse (z.B. UL-Flugzeuge) nicht der Definition entspricht. Hier ist vielmehr eine Änderung der in § 4 Absatz 6 Nummer 1 FSAV enthaltene Ausrüstungspflicht notwendig.

Das BMVI ist sich dieses Sachverhaltes bewusst und prüft derzeit das weitere Vorgehen.

### **Keine Änderungen:**

#### **Paderborn:**

Nach einem weiteren Jahr Erfahrung mit der „TMZ mit Hörbereitschaft“ wird der schriftliche Antrag des DAeC BAUL auf eine Rückstufung von Luftraum D in eine TMZ mit Hörbereitschaft erneut betrachtet. Simultan hierzu haben wir die Anträge auch für Münster und Dortmund gestellt.

#### **Hahn**

#### **Niederrhein**