



Luftraum 2020

Die ersten Entwürfe liegen auf dem Tisch. Wo sich im nächsten Jahr der Luftraum ändert.

Vor Gericht

Temporäre ED-R's sind oftmals ein notwendiges Ärgernis. Ob die Sicherheit im ausgewogenen Verhältnis zur freien Luftraumnutzung steht, wurde nun geprüft.

FREI WIE EIN VOGEL

Zugegeben, im Vergleich zu den wahren Herrschern der Lüfte kommen wir wesentlich komfortabler durch die Lüfte, dafür müssen sich unsere gefiederten Fliegerkameraden aber auch nicht um Luftraumgrenzen scheren.

Trotzdem wollen auch wir uns möglichst frei in diesem wunderbaren Element bewegen. Damit wir das können, bringen die Haupt- und Ehrenamtler des DAeC jeden Tag viel Engagement und Wissen in ihre Arbeit ein.

Dafür gibt es wohl keinen besseren Platz als den Dachverband aller Luftsportler und Luftsportlerinnen.

Das funktioniert umso besser, wenn sich unsere Mitglieder informieren und von ihren Vorschlägen und Problemen berichten. Dass Kommunikation einer der Schlüssel zum Erfolg ist, soll die Luftraumplanung für das nächste Jahr verdeutlichen.

Nicht nur mit der Deutschen Flugsicherung hat der Verband seine Kommunikation intensiviert, auch mit anderen Verbänden und Organisationen tauschen wir uns in der Solidargemeinschaft Luffahrt mehr aus.

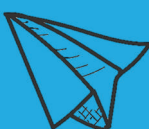
Dazu zählen übrigens auch Ornithologen!

Im Verband

Die Vertreter des DAeC sind viel unterwegs und setzen sich für den freien und sicheren Zugang zum Luftraum ein.

Ein paar Eindrücke dazu gibt's in diesem Newsletter.

www.daec.de
luftraum@daec.de



Wie lassen sich Kollisionen von VFR-Flügen besser vermeiden? Diese Frage wurde ausgiebig beim Collision Avoidance Meeting der ADAC-Luftrettung in München diskutiert. Der DAeC brachte dazu nicht nur seine Ansichten aus dem Luftsport ein, sondern auch zum zweiten großen Thema des Meetings, der Integration von Drohnen in den Luftraum. Mit dabei waren auch DFS, DRF, EASC, der Deutsche Hubschrauberverband sowie die Bundesvereinigung fliegendes Personal der Polizei. Es gibt also viel zu tun und so wird dieses Meeting nicht das letzte gewesen sein.



Temporäre ED-R's

Am 27. Juni 2019 wurden vor dem Verwaltungsgericht Berlin die Klagen gegen die ED-R Köln und ED-R Humboldt verhandelt. Kläger waren eine durch den Aeroclub NRW (Ladesverband NRW) unterstützte Klärgemeinschaft und die Flugplatzgesellschaft Schönhagen. Hintergrund der Klage war die aus Sicht der Allgemeinen Luftfahrt unverhältnismäßige Ausdehnung der Flugbeschränkungsgebiete. Einen ausführlichen Bericht gibt's auch im Aerokurier 08/19.



Konkreter Anlass der Klagen, waren die zum Staatsbesuch des türkischen Präsidenten Erdogan eingerichteten Gebiete mit Flugbeschränkungen. Diese umfangreichen Gebiete waren aus Sicht der Allgemeinen Luftfahrt unverhältnismäßig, betrafen sie doch über 90 Fluggelände und damit tausende DAeC-Mitglieder. Per sogenannter Fortsetzungs-Feststellungklage sollte geprüft werden, ob ein Beschränkungsgebiet aus dem gegebenen Anlass als rechtswidrig zu bewerten ist. Die vom DAeC unterstützte Klärgemeinschaft hatte in ihrer ausführlichen Klagebegründung dargelegt, warum von einem vom Veranstaltungsort fast 60 Kilometer entfernt fliegenden Modellflugzeug oder Segelflugzeug und anderen Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt keine Gefahr für den Staatsbesuch und die begleitenden Proteste ausgeht. Dies vor allem im Hinblick auf die Tatsache, dass der Linienflugverkehr an den Großflughäfen innerhalb der ED-R's keinen Einschränkungen unterlag.

Die Ausgestaltung solcher Beschränkungsgebiete beruht v.a. auf den Bewertungen der Sicherheitsbehörden, welche in der Verkehrsluftfahrt offenbar ein geringeres Bedrohungspotenzial sehen. Dies auch mit Hinweis auf Sicherheitskontrollen an Flughäfen und den überwachten IFR-Verkehr. Man muss sich jedoch fragen, wozu sich die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt dann einer ZÜP unterziehen müssen und probate Mittel auch zur Überwachung von VFR-Verkehr (RMZ, TMZ, VFR Routen) nicht genutzt wurden. Andere Ereignisse wie die Münchener Sicherheitskonferenz oder das Oktoberfest kommen schon seit Jahren mit wesentlich geringeren Luftraumeinschnitten und unter Nutzung anderer Optionen zuecht.

Das Verwaltungsgericht sah die Verhältnismäßigkeit bei der Dimensionierung der ED-R's Köln und Humboldt dennoch gewahrt. Das Urteil brachte somit nicht den erhofften Ausgang, zeigte aber, wie wichtig die Klageerhebung war, um den Rechtfertigungsdruck auf die Behörden hoch zu halten. In jedem Fall wird der DAeC die Einrichtung von Flugbeschränkungen weiter kritisch beobachten und wenn nötig wieder handeln.



Patrick Kreimer, Justiziar des Aeroclub NRW und DAeC Präsident Stefan Klett im Verwaltungsgericht Berlin.

Alleine können wir im Luftsport nicht viel bewegen. Das gilt für unseren Flugbetrieb, wie für die Regulierung. Ende Juni waren der DAeC Präsident, Generalsekretär und BAUL-Mitglied Michael Morr zu Gast bei EASA-Direktor Patrick Ky. Neben Themen wie Fluglehrermangel und Modellflugbeauftragung, stand auch das Thema „U-Space“ auf der Tagesordnung. Die Etablierung dieses Luftraums für Drohnen ist ein zügiger Prozess, an dem sich der DAeC beteiligt. Ein kurzer Bericht zum Besuch und zum U-Space findet sich auf der Website des Deutschen Aero Clubs.



Transpondernutzung – Auszug SERA.13001

a) Verfügt das Luftfahrzeug über einen betriebsfähigen SSR-Transponder, hat der Pilot den Transponder während des Fluges durchgängig zu betreiben, unabhängig davon, ob sich das Luftfahrzeug innerhalb oder außerhalb eines Luftraums befindet, in dem Sekundärrundstrahlradar (SSR) für Zwecke des Flugverkehrsdienstes verwendet wird.[...]

Wer einen Transponder an Bord hat, muss diesen unabhängig vom Luftraum einschalten. Das gilt auch für Motorflüge unter 5.000ft, sofern ein Transponder eingebaut ist. Ausnahmen gelten für Luftfahrzeuge außerhalb von TMZ, wenn der Bordstrom für einen ständigen Betrieb nicht ausreicht. Das kann z.B. bei Segelflugzeugen der Fall sein.

Reden ist Silber.

Schweigen ist Gold.

Squawk verleiht Flügel.

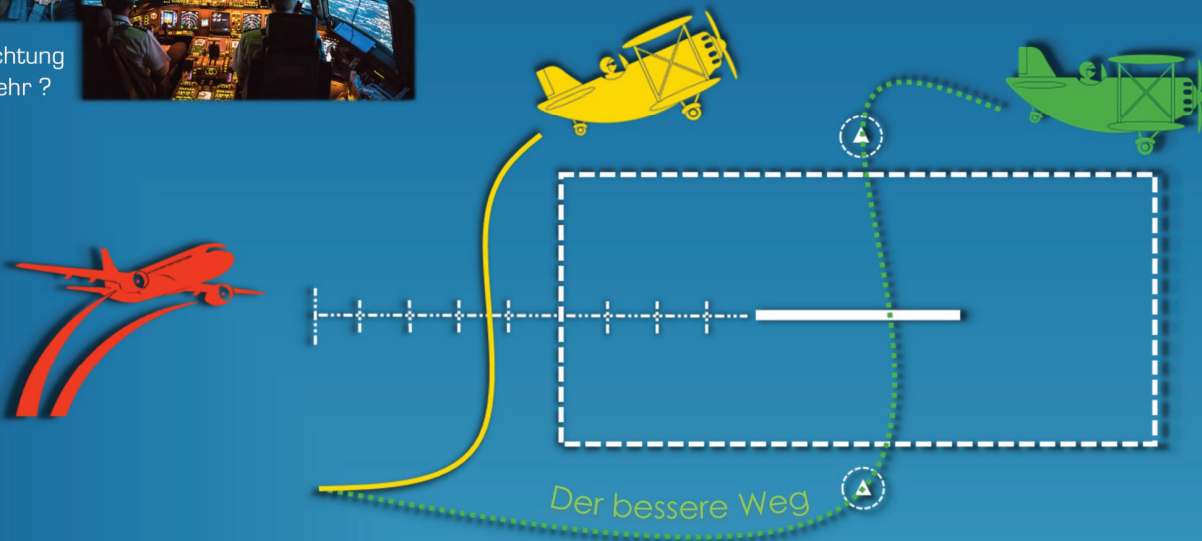


Nutze den **Listening Squawk** in der TMZ mit Hörbereitschaft und **Squawk 7000** immer wenn du in der Luft bist.

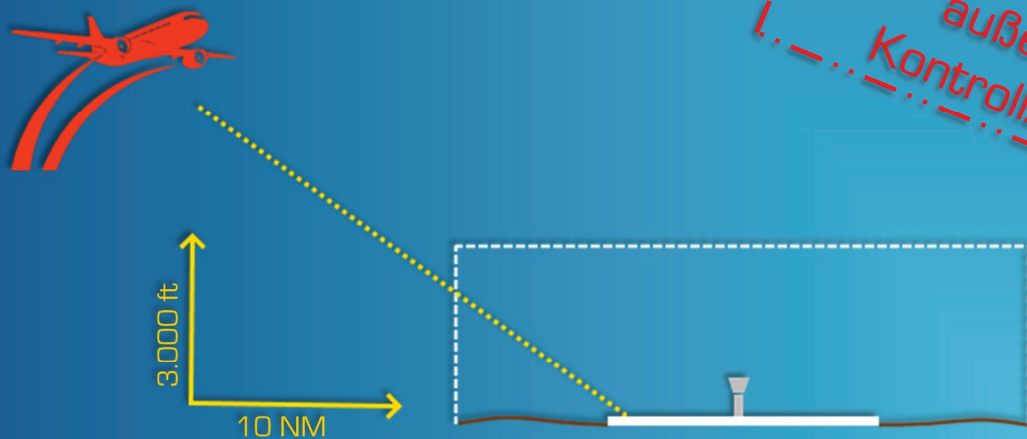
Sicher durch die Anfluggrundlinie!



Luftraumbeobachtung
Wer sieht mehr?



IFR-Anflüge finden auch
außerhalb von
Kontrollzonen statt



Ein typischer IFR-Endanflug beginnt ca. 10 NM vor und 3.000ft über dem Zielflughafen



Schalte deinen
Transponder ein



Rufe Tower, FIS
oder nutze die
TMZ mit
Hörbereitschaft



Luftfahrzeuge
im Anflug haben
Vorrang!



Achte auf
Wirbelschleppen

Soll die Trennfläche in Deutschland um 500ft auf FL95 abgesenkt werden und woher kommt eigentlich die aktuelle Trennfläche FL100? Zu dieser Diskussion hat der BAUL das „Whitepaper FL125“ erstellt. Darin werden wichtige Fragen um die Trennfläche gestellt und erklärt und wie wir es schaffen können Sicherheit und Freiheit im Luftraum gleichzeitig zu fördern. Die Allgemeine Luftfahrt und der Luftsport sind die größten Nutzer des unteren Luftraums, für dessen freien Zugang wir uns konsequent einsetzen.

[Hier gibt's das Dokument zum nachlesen.](#)

Whitepaper
Trennfläche FL125

Zur Diskussion um die Änderung der Trennfläche FL100 in Deutschland

125% für die Luftfahrt – Trennfläche FL125

Der frei zugängliche Luftraum in Deutschland ist ein wichtiges Gut. Im gesamten Luftraum unseres Landes werden jeden Jahr über 7 Millionen bemannte Flüge abgedeckt. Der weitaus größte Teil dieser Flugbewegungen findet im unteren Luftraum statt. Grundsätzlich bewegt sich der untere Luftraum in Deutschland von der Erdoberfläche bis zur Flughöhe 300 (ca. 7500 Meter), innerhalb dieses unteren Luftraums wurde in der Bundesrepublik vor langer Zeit eine Luftraumgrenze, die sogenannte Trennfläche, in Flughöhe 100 (ca. 3000 Meter) eingezeichnet um der Flugsicherheit von der Flugsportart der Verkehrsflüge der Flugsportarten gesondert zu trennen.

Nicht nur am Boden, sondern auch in der Luft ist Deutschland ein Transitland. Jedoch passiert dieser Transitverkehr nur zu einem kleinen Teil den unteren Luftraum. Von den ca. 3,2 Millionen Flugbewegungen unterhalb der Trennfläche befinden sich nur ca. 1,8 Millionen Flüge der Verkehrsflüge des Luftraums der Bundesrepublik. Schätzungen auf Basis der ECAO-Regulation vom Boden bis zur Trennfläche in FL100 sind insgesamt ein etwas sicheres, geräumliches und fliegendes Betriebsfeld zu ermöglichen. Das Prinzip dieser Luftraumstruktur ermöglicht sowohl einen effizienten Betrieb von den großen Flughäfen als auch eine mit höherer vertikalen Einschränkungen verbundene Beweglichkeit der Allgemeinen Luftfahrt und im deutschen Luftraum. Die Idee ist in ihren vielfältigen Ausprägungen das unverzichtbare Axiom der deutschen Luftfahrt.

LUFTSPORT & ALLGEMEINE LUFTFAHRT

390.000	Segelfluggesellschaft
25.000	Balloon
424.000	Luftkutscherei
350.000	Fallschirmsportgeräte
216.000	Motorsportler
816.000	Segelflug
1.100.000	Motorflug

4,08 Mio. Flüge

FLÜGE UNTER DER TRENNFLÄCHE

1.800.000	Allgemeine Luftfahrt
4.980.000	Luftsport

5,88 Mio. Flüge

Quelle: Statistisches BA, DFL, DFLV, DFLV, DFLV, DFLV, Daten 2017. Werte gerundet.
Nicht erfasst sind motorische Segelflüge und Starts von Fernverkehrsflugzeugen an den Endstationen.

Modellflug im kontrollierten Luftraum

Um Modellfluggelände im kontrollierten Luftraum und Kontrollzonen von Flughäfen betreiben zu können sind meist Betriebsabsprachen mit der zuständigen Flugsicherung nötig. Wenn's hier mal hakt oder Fragen auftauchen, hilft der DAeC gerne. So konnte in Bayern ein standartisiertes Verfahren zur Anmeldung von Flugbetrieb etabliert werden und auch in Dortmund und Köln konnte für den Modellflug mehr Freiheit erreicht werden.



Im Frühjahr 2019 hat der DAeC eine öffentliche Online-Umfrage zur Nutzung der TMZ mit Hörbereitschaft durchgeführt. Die Ergebnisse der Umfrage sollen zur Diskussion um die weitere Entwicklung der TMZ mit Hörbereitschaft beitragen.

Insgesamt beteiligten sich 501 Teilnehmer mit 925 Lizenzen an der Umfrage. Das zeigt auch, dass viele Luftsportler und Luftsportlerinnen „Multi's“ sind. Mit diesem Zusammenwirken können wir nicht nur bei Umfragen über den Tellerrand hinausblicken.

Die Umfrage zeichnete ein positives Bild der TMZ-H ab, legte aber auch Problempunkte offen die es jetzt anzupacken gilt. Die Ergebnisse werden auch auf der DAeC Website veröffentlicht.

DEUTSCHER AERO CLUB

Die Ergebnisse zur Online-Umfrage des DAeC zur TMZ-H

Die Regelungen zur TMZ mit Hörbereitschaft habe ich erfahren durch...*

DFS	252x	24%	30%
Verbände	208x	20%	25%
Fluglehrer	166x	16%	20%
Fachpresse	157x	15%	15%
Vereine	132x	13%	10%
AIP	104x	10%	5%
Anderer	13x	1%	0%
Total	1032		

*Mehrfachantwort möglich

Wenn ich durch eine TMZ fliege, nutze ich die Hörbereitschaft...

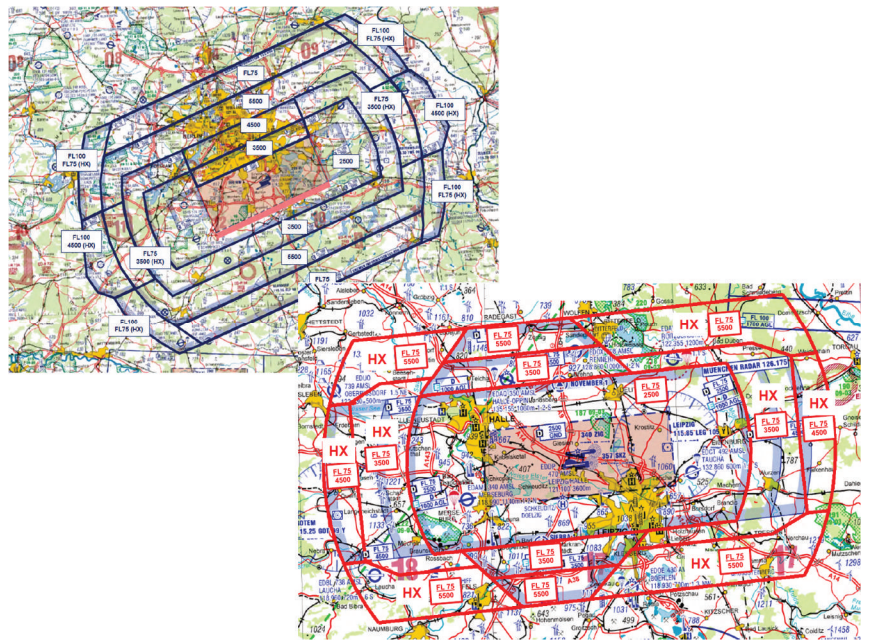
Immer	358x	78%	100%
Meistens	47x	10%	30%
Manchmal	43x	9%	20%
Nie	11x	2%	0%
Total	459		

Alle Teilnehmer die nicht „Immer“ gewählt haben, konnten eine Freitextantwort zur Begründung eingeben. Die häufigsten Nennungen waren dabei der Verbleib auf FIS (42%), die hohe Frequenzbelastung (27%), sowie die Nutzung einer anderen Frequenz (10%).

Ich habe auf der TMZ-Frequenz Verkehrshinweise erhalten...

Noch keine	308x	70%	80%
Mehrmals	86x	20%	60%
Einmal	47x	11%	20%
Total	441		

Bald könnte es tatsächlich geschehen... Der Flughafen BER soll im Oktober 2020 in Betrieb gehen. Damit sind auch umfangreiche Änderungen an der Luftraumstruktur verbunden. Während durch die Schließung von Tegel im Norden von Berlin ein beträchtlicher Teil C-Luftraum entfällt, wird die Struktur um den heutigen Flughafen Schönefeld geändert. Die Planungen dazu sind noch in der Entwurfsphase und werden vom DAeC begleitet. Neben Berlin sind bereits zum Frühjahr 2020 Änderungen in der Region Ost an den Lufträumen Dresden, Leipzig und Erfurt geplant.

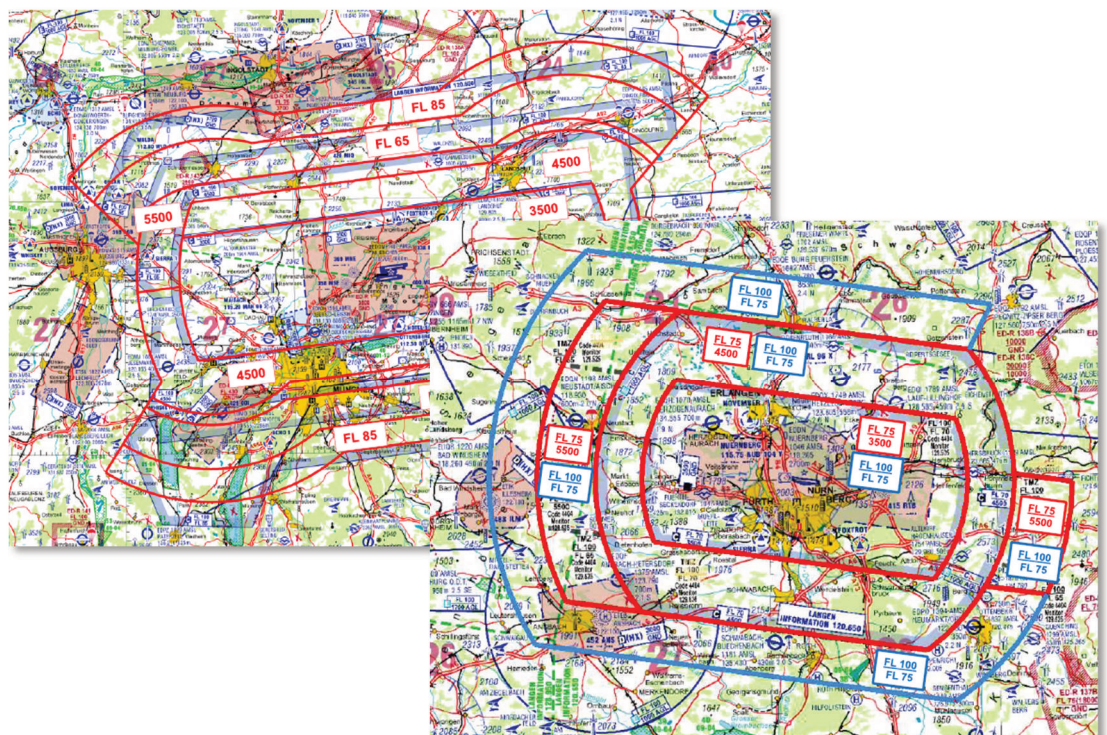


Wie geht's weiter mit dem Luftraum 2020?

Zu allen geplanten Luftraumänderungen fanden Meetings mit der Deutschen Flugsicherung statt. Mit Bezug auf die dort vorgestellten Entwürfe wurden die betroffenen Vereine über ihre Landesverbände in die Planung einbezogen. Dazu haben die betroffenen DAeC Landesverbände bereits Informationsveranstaltungen für ihre Mitglieder angeboten. Die Kommentare und Nachfragen der Mitglieder fließen nun in die Stellungnahmen des DAeC zur Luftraumnutzerkonferenz im Oktober ein. Erst nach dieser Konferenz wird über die Änderungen entschieden.

Der BAUL begleitet diesen Änderungsprozess mit seinen erfahrenen Fachleuten aus wichtigen Bereichen der Luftfahrt und unterstützt dabei auch im Nachgang die Ortsvereine aller Luftsportarten, wie z.B. bei der Erstellung von Betriebsabsprachen zur vereinfachten Luftraumnutzung.

Nicht nur in der Region Ost stehen einige Änderungen bei der Luftraumstruktur 2020 an. Auch in München, Frankfurt und Nürnberg sollen die Lufträume neu strukturiert werden. Auch hier sitzt der DAeC maßgebend am Tisch und bringt die Interessen von Allgemeiner Luftfahrt und Luftsport ein. Alle Entwürfe und Kommentare werden nun weiter ausgewertet, die dann endgültigen Änderungen werden voraussichtlich Ende Oktober veröffentlicht.

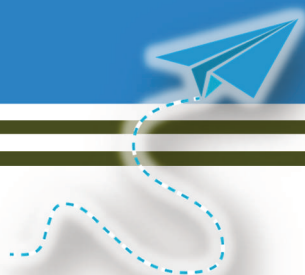


Am 26. August waren DAeC-Präsident Stefan Klett und Habbo Brune, Vorsitzender des BAUL, zu Gast bei Prof. Klaus-Dieter Scheurle, Vorsitzender der Geschäftsführung der Deutschen Flugsicherung DFS in Langen. Neben der besseren Verfügbarkeit von Fluginformationen durch ADS-B oder das Handynet, hat der DAeC angeboten bei der Aus- und Weiterbildung der Lotsen mit einem praktischen Einblick in den Luftsport zu unterstützen. Solche Kooperationen haben sich schon in Zusammenarbeit mit der Bundeswehr als sehr erfolgreich bewiesen.



Info's vom DAeC im Netz

Alle aktuellen Kampagnen des DAeC, Newsletter und Informationen zum Luftraum findet ihr auch im Fachbereich „Luftraum & Flugbetrieb“ auf der Website des Verbandes. In einem extra Bereich sind zudem alle aktuellen Luftraumbeschränkungen zu finden. Wer schnelle Info's braucht findet dort auch die Kontakte zur Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig.



Am 26. Oktober ist es wieder soweit: Die DFS lädt zum Pilotentag nach Langen ein.

In unterschiedlichen Fachvorträgen widmen sich Referenten einem großen Themenspektrum: Fluginformationsdienst, Flugberatung, Flugvorbereitung, Besondere Luftraumnutzung und die Herausforderungen bei der Entwicklung von Luftfahrtkarten sind nur einige Inhalte.

Die Online-Anmeldung zum Pilotentag in Langen ist seit Montag, 16. September, möglich.

