



Luftraumstruktur 2019 in Deutschland - was ändert sich?

Ergebnisse des jüngsten Luftraumabstimmungsgesprächs



Felix Gottwald
SFO MD11
AG ATS

Einmal jährlich findet im Herbst das so genannte Luftraumabstimmungsgespräch statt, auf dem sich Luftraumnutzer, Bundeswehr und DFS treffen, um Änderungen an der Luftraumstruktur in Deutschland abzustimmen. Neben der Vereinigung Cockpit (VC) waren Vertreter von Lufthansa und Ryanair anwesend, sowie für die allgemeine Luftfahrt Vertreter des Deutschen Aero Clubs, des Deutschen Segelflugverbands und des Deutschen Gleitschirm- und Drachenflugverbands.

Jeder Teilnehmer kann Änderungsvorschläge zur Luftraumstruktur einbringen. Über diese wird dann beraten. Bei Einigkeit der Gruppe akzeptiert das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI), Referat LF17, als zuständige Stelle diese Vorschläge in der Regel. Bei Uneinigkeit entscheidet LF17 eigenverantwortlich nach Abwägung aller dargelegten Argumente.

Unterschiedliche Interpretation des Luftraums

Die Gestaltung des Luftraums in Deutschland basiert auf einem Kriterienkatalog. Allerdings wird er innerhalb der Gruppe ver-

schieden interpretiert. Außerdem werden nicht alle geforderten Daten auch wirklich erbracht. So fehlen zum Beispiel sicherheitsrelevante Fälle, die von der DFS, der BFU, dem LBA oder innerhalb der Airline-Meldesysteme erfasst worden sind. Lediglich ein kleiner Teil der interessanten Fälle, nämlich solche, die durch die Airproximity Evaluation Group (APEG) bearbeitet worden sind, finden Erwähnung. Diese dürften den kleinsten Teil aller wichtigen Vorfälle repräsentieren. Mangels ausreichender Faktenbasis wird daher zum Teil aus dem Bauch heraus argumentiert oder nach dem Prinzip „das haben wir schon immer so gemacht“. In Anbetracht der Tatsache, dass nicht alle Luftraumnutzer das gleiche Sicherheitsempfinden haben, kommt es daher oft zu Reibungspunkten. Eine Bewertung anhand einer Sicherheitsmatrix (z.B. gemäß ICAO Safety Management Manual) findet nicht statt.

Luxemburg

Einig war man sich bezüglich einer Änderung an der Grenze zu Luxemburg, wo der wachsende Verkehr am nahen Flughafen Findel eine Aufwertung der vorhandenen TMZ in einen Luftraum Delta sinnvoll erscheinen ließ.



Im Luftraum Echo gilt:

- Staffelung nur IFR-IFR
- Infos zu VFR nur soweit möglich
- Maximal 250 Knoten

Eine TMZ ohne RMZ in Deutschland

- hat nur freiwillige Hörbereitschaft
- Fluglotse kann VFR evtl. nicht ansprechen
- erlaubt keine zuverlässigen Infos über VFR
- befindet sich im Luftraum Echo

Frankfurt

An den Randzonen von Frankfurt wird es kleinere Änderungen geben. Hier betrifft uns vor allem die Anhebung des südlichen Luftraum C von 1500ft auf 2500ft. Dies gibt zwar den Segelflugzeugen, die dort vor allem am Wochenende verkehren, mehr Platz, bedeutet aber ein potenzielles Risiko für abfliegenden Verkehr auf der Piste 18 nach Süden. Sehr schwere Flugzeuge (z.B. Frachter, extreme Langstrecken) laufen Gefahr, aus dem Luftraum C in den Luftraum E einzufliegen. Dort findet keine Staffelung zu VFR-Verkehr mehr statt. Außerdem ist das Fliegen einer Geschwindigkeit über 250 Knoten im Luftraum Echo illegal. Gerade für die betroffenen Flugzeuge ein starker Nachteil und an dieser Stelle im Steigflug ein kaum zu lösendes Problem!

Niederrhein (Weeze)

Am Flughafen Niederrhein (Weeze) wurde das Abflugverfahren von der Piste 27 überarbeitet und die erste Rechtskurve noch enger gestaltet, um einen größeren Abstand zum Flugplatz Goch und dem dortigen Segelflugverkehr zu ermöglichen. Das bedeutet allerdings auch, dass es nun noch weniger Spielraum für kurzfristige Änderungen des Flugweges gibt. Der Abflugsektor der 27 fällt immer wieder auf, da hier eine hohe Anzahl von Annäherungen zwischen IFR und VFR stattfindet, teilweise weit unter jedem „Wohlfühlniveau“. Der Vertreter von Ryanair brachte daher einen Änderungsvorschlag ein, um den Luftraum Delta etwas nach Norden zu erweitern und den Anflug der 27 zu schützen, indem die vorhandene TMZ in einen Luftraum Delta umgewandelt wird. Dies fand natürlich unsere Unterstützung, allerdings entschied sich das BMVI gegen den Schutz für anfliegenden Verkehr aus Osten.

Memmingen

Ähnlich gestaltet sich die Lage am Flughafen Memmingen, wo ebenfalls reger

VFR-Verkehr herrscht und es vor allem in der TMZ zu vielen TCAS RAs kommt. Ryanair hat mit unserer Unterstützung hier eine Umwandlung in Luftraum Delta gefordert. Auch diesmal entschieden sich die zuständigen Mitarbeiter des Referats LF-17 gegen eine Änderung zugunsten der Flugsicherheit.

Münster-Osnabrück

In Münster-Osnabrück wird der Luftraum Delta zugunsten der Allgemeinen Luftfahrt verkleinert bzw. in eine TMZ mit freiwilliger Hörbereitschaft umgewandelt. Lediglich im Bereich der Anfluggrundlinie westlich des Platzes wird der Luftraum Delta etwas erweitert. Das bedeutet aber auch, dass alle Standardanflüge nun für einen längeren Zeitraum durch Luftraum Echo geführt werden, in dem keine Staffelung zu VFR-Flügen besteht. Gerade bei Anflügen auf die Piste 25 bitten wir Sie, besonders vorsichtig zu sein, da aufgrund der Topographie mit erhöhtem VFR-Aufkommen gerechnet werden muss.

Paderborn-Lippstadt

Unser größtes Sorgenkind im Nachgang des Luftraumabstimmungsgesprächs ist Paderborn! Hier hat das BMVI deutlich gegen den Rat der DFS sowie der Vertreter der kommerziellen Luftfahrt entschieden, dass der vorhandene Luftraum D in eine TMZ mit freiwilliger Hörbereitschaft umgewandelt wird. Trotz der relativ niedrigen Verkehrszahlen wissen wir von einigen besorgniserregenden Flugzeugannäherungen im Bereich des Flughafens und erwarten aufgrund des Verkehrsgemisches aus IFR, VFR und Schulungsflügen für die Zukunft wieder einen Anstieg dieser Vorfälle. Wir haben dies ebenfalls schriftlich gegenüber dem Referat LF-17 des BMVI zum Ausdruck gebracht. Wir fordern unter anderem

- die durchgehende Einrichtung eines Luftraums Delta oder höherwertig von der Piste bis FL100 entlang der veröffentlichten An- und Abflugverfahren

für Linienflugzeuge größer 14 Tonnen oder mehr als 19 Passagiersitzen

- den besonderen Schutz des Endanfluges ab FAF/FAP gegenüber VFR-Verkehr
- die Einführung des Luftraumelements RMZ+TMZ anstatt TMZ mit freiwilliger Hörbereitschaft, falls eine Einrichtung von Luftraum Delta nicht möglich ist
- die Berücksichtigung aller sicherheitsrelevanten Fälle im Luftraumabstimmungsgespräch

Ausblick

Besonders Flughäfen wie Paderborn-Lippstadt, Münster-Osnabrück und Erfurt-Weimar werden intensiv von Flugschulen für IFR-Training genutzt. Dabei wird sich zeitnah die Anzahl der Trainingsflüge dort stark erhöhen. Das liegt zum einen an der Schließung bzw. Beschränkungen an anderen Trainings-Flughäfen wie Magdeburg-Cochstedt, Schwerin-Parchim oder Lübeck und zum anderen an der Erhöhung der Schulungskapazitäten bei allen großen Flugschulen in Deutschland aufgrund der anziehenden Konjunktur in der Luftfahrt. An diesen Trainingsschwerpunkten wird sich durch die Herabstufung des Luftraumes das Risiko von Beinahekollisionen deutlich erhöhen!

Empfehlungen für Piloten

Generell empfehlen wir, im Luftraum Echo langsam zu fliegen, um möglichst viel Kapazität zu haben, den Himmel nach anderem Verkehr abzusuchen. Reizen Sie die Höchstgeschwindigkeit von 250 Knoten nicht aus. Segelflugzeuge müssen auch über 5000 Fuß keinen Transponder haben und sind nur extrem schlecht sichtbar! Halten Sie sich an die veröffentlichten Verfahren und versuchen Sie, möglichst lange in geschütztem Luftraum zu fliegen. Bedenken Sie dabei auch den Fall eines Triebwerkausfalls!