

Jahresbericht

Bundesausschuss Unterer Luftraum

Berichtszeitraum 10/21-10/22



DEUTSCHER
AERO CLUB

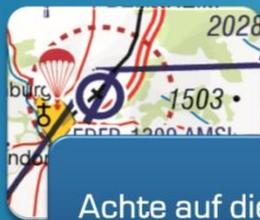
Sprungzone aktiv?



Fliege nie durch aktive
oder Status unbekannte
Sprungzonen!



Flugvorbereitung!
Check NOTAMs



Achte auf die
Symbole in der
ICAO Karte



Nutze FIS
oder die INFO
Frequenzen
der Flugplätze



Achte auf
anderen
Flugverkehr

Struktur und Personal

Der auf der Hauptversammlung 2016 ins Leben gerufene „Bundesausschuss Unterer Luftraum“ soll die zentrale Arbeitsplattform für alle DAeC-Mitgliedsverbände und Spartenvertretungen sein. Der BAUL spiegelt in seinem Aufbau die Struktur des DAeC wider.

Neben dem Vorsitz besteht der BAUL aus Vertretungen der Sportarten (BuKos) und den Multi-Luftsportverbänden.

Die Besetzung im Bereich der gemeldeten BAUL-Mitglieder aus den Bundeskommissionen und Multi-Luftsportverbänden ist verbesserungswürdig. Die Besetzung der ehrenamtlichen Vertretungen im BAUL war im Berichtszeitraum oftmals von den Zerwürfnissen in der Verbandspolitik des DAeC rund um den Deutschen Segelflugverband und den Luftsportverband Niedersachsen geprägt. Immer wieder äußerten ehrenamtliche Vertreter, dass sie unter den gegebenen Bedingungen im Verbandsumfeld ihre Arbeit nicht oder nur eingeschränkt fortführen können oder wollen.

Von den 7 Bundeskommissionen im DAeC haben 6 Bundeskommissionen mindestens einen Vertreter in den BAUL entsandt. Die Bundeskommission Gleitschirm- & Drachenflug hat keinen Vertreter in den BAUL entsandt. Im Bereich der Multi-Luftsportverbände haben von 16 Verbänden nur 4 Verbände einen Vertreter in BAUL entsandt.

Insgesamt sind im BAUL neben dem Vorsitzenden weitere 11 Personen aus BuKo's und Multi-Luftsportverbänden vertreten.

Die ehrenamtlichen Mitglieder des BAUL werden bei ihren Aufgaben von den Referenten für Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit aus der Bundesgeschäftsstelle in Braunschweig unterstützt. Hierbei ist die einwandfreie Zusammenarbeit zwischen Haupt- und Ehrenamt besonders hervorzuheben. Mit Michael Morr hat das Referat Luftraum, Flugbetrieb und Flugsicherheit bereits seit 2019 einen sehr engagierten und kompetenten Mitarbeiter.

Sehr erfreulich ist, dass das Referat seit Mai 2022 mit Andreas Bucher einen weiteren engagierten Mitarbeiter gefunden hat, der sich bereits gut in die Arbeitsabläufe integriert hat. Jedoch handelt es sich hier um eine außerordentliche und befristete Zuordnung.

Es ist anzumerken, dass die Arbeitsverträge im Hauptamt in absehbarer Zeit auslaufen werden. Daher ist es geboten mittelfristig auf dem Arbeitsmarkt aktiv zu werden, um rechtzeitig einen fließenden Übergang und eine fundierte Einarbeitung zu gewährleisten.

Mehrfachvertretung durch DAeC und andere Verbände

Der DAeC-Mitgliedsverband Luftsportverband Niedersachsen, nimmt die Vertretung in Sachen Luftraum außerhalb des DAeC über die Interessensgruppe „DSV/DHV“ wahr. Dies gilt ebenso für die die Bundeskommission Gleitschirm- und Drachenflug.

Im Fall der Luftsportler des Luftsportverband Niedersachsen ergibt sich eine Doppelvertretung durch die Interessensgruppe „DSV/DHV“ und den DAeC/BAUL. Die DAeC-Mitgliedsverbände haben den Anspruch ihre Mitglieder nach Innen und Außen zu vertreten, andererseits tun dies die Bundeskommissionen ebenfalls. Beispielsweise werden Luftsportler aus Niedersachsen zum einen über den Luftsportverband Niedersachsen (und damit über die Interessensgruppe „DSV/DHV“), zum anderen über die fachlich zuständigen BuKos über den DAeC/BAUL vertreten.

Die in der BuKo Gleitschirm- und Drachenflug organisierten Luftsportler werden komplett außerhalb des DAeC über die Interessensgruppe „DSV/DHV“ vertreten.

Dieser Zustand erschwert die Luftraumarbeit weiterhin und sollte von den DAeC-Mitgliedern und Organen nicht länger hingenommen werden.

Vertretung des Segelflugs

Als Erstes ist zu bemerken, dass die Zusammenarbeit, wie in der Geschäftsordnung der BuKo festgelegt, zwischen der BuKo Segelflug und dem DAeC-Gremium Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL) nach den BuKo-Vorstandswahlen im Februar 2022 wieder aufgenommen wurde.

Die vorangegangenen sechs Jahre waren bis dahin von den Zerwürfnissen rund um den DSV geprägt, die in der Geschäftsordnung niedergeschriebene Kooperation zwischen BuKo Segelflug und BAUL fand in diesem Zeitraum de facto nicht statt.

Somit gilt es jetzt wieder eine effiziente und vertrauensvolle Arbeitsatmosphäre beim Thema Luftraumnutzung zwischen BuKo Segelflug und BAUL aufzubauen. Dazu wurde schon positive Gespräche mit Mitgliedern des aktuellen BuKo Vorstands geführt. Die BuKo Segelflug hat auch schon Vertreter für den BAUL benannt, mit denen die Zusammenarbeit begonnen wurde.

Luftraumänderungen 2023

Der BAUL vertritt den DAeC bei den jährlich stattfindenden Abstimmungen zu Luftraummaßnahmen (Luftraumnutzerkonferenz) für das jeweilige Folgejahr. Die diesjährige Luftraumnutzerkonferenz fand am 11. Oktober 2022 statt, dort wurden die Luftraummaßnahmen für das Jahr 2023 besprochen.

Im Vergleich zu den vorherigen Jahren, standen nur wenige Luftraumänderungen zur Diskussion.

Es lag ein Antrag der Bundeswehr auf Einrichtung einer TMZ(HX) am Flughafen Nordholz/Cuxhaven vor. Dieser wurde vom BAUL kommentiert. Unter anderem hatte der BAUL hier gefordert die TMZ um eine Regelung für Luftfahrzeuge ohne Transponder zu ergänzen, ähnlich der Regelung die für die TMZ „Schlei“ um die Militärflugplätze Schleswig und Hohn getroffen wurde (TMZ/RMZ (Glider)). Der BAUL hat dazu vorgeschlagen die RMZ (Glider) Regelung, nicht nur für Segelflugzeuge anzuwenden, sondern auch auf

motorisierte transponderlose Luftfahrzeuge zu übertragen. Diesem Vorschlag stimmte die Bundeswehr zu. Der BAUL hat so dann vorgeschlagen, diese Regelung auch auf die anderen militärischen TMZ zu übertragen.

Seitens der DFS liegen für 2023 keine Änderungsanträge für Lufträume der Klassen C/D vor. Änderungen ergeben sich an den E-Lufträumen Bamberg, Paderborn und Schwäbisch-Hall.

Aufgrund der Einstellung des IFR-Flugbetriebs am Flugplatz Hassfurt/Schweinfurt entfällt dort künftig die RMZ.

Im Vorfeld wurde der BAUL von der DFS darüber informiert, dass die Systemumstellung auf iCAS und der Umzug in den neuen Kontrollraum in München sich noch hinziehen werden. Daher hat die DFS jegliche Luftraumänderungen für die München FIR für 2023 ausgeschlossen. Das betrifft somit leider auch die von uns geforderte HX-Regelung für die TMZ Dresden.

Die angespannte sicherheitspolitische Lage in Europa durch den Ukraine-Krieg führt dazu, dass auch in Deutschland mit kurzfristigen Erweiterungen von bestehenden ED-Rs, sowie der vermehrten Einrichtung von temporären Luftraumrestriktionen zu rechnen ist. Hier sind insbesondere die Multi-Luftsportverbände gefragt, diese Luftraumbeschränkungen ihren Mitgliedsvereinen ggf. ohne Zeitverzug zu kommunizieren.

Der BAUL hat in Zusammenarbeit mit dem Aeroclub NRW erste Gespräche über eine umfangreiche Überarbeitung der Lufträume im Ballungsgebiet Köln/Düsseldorf/Dortmund aufgenommen. Ziel ist eine größere Flexibilisierung mit HX-Elementen und Sektorenregelungen. Während eine Überarbeitung der C-Lufträume erst zur ICAO-Karte 2025 zu erwarten ist, werden einzelne lokale Regelungen (u.a. Segelfluggesektoren Bochum und Dortmund) voraussichtlich schon zur ICAO-Karte 2023 geändert.

Weiterhin fand ein initiales Gespräch zu den Problemen rund um den Luftraum C(HX)Hamburg statt. Auf der Luftraumnutzerkonferenz wurde dazu nochmal ein gesonderter Termin avisiert.

Kennzeichnung von IFR-Endanflügen in der ICAO-Karte

Die Anfluggrundlinien im Bereich von IFR-Flugplätzen sind ein besonders konflikträchtiger Bereich im Luftraum zwischen anfliegendem IFR- und kreuzendem VFR-Verkehr. Der BAUL hat sich über Jahre hinweg bei der DFS dafür eingesetzt, diese IFR-Endanflüge in der ICAO-Karte zu kennzeichnen um so das Situationsbewusstsein der VFR-Luftfahrzeugbesatzungen zu steigern.

Die Kennzeichnung erfolgte erstmals an einigen ausgewählten Flughäfen mit der ICAO-Karte 2021. Die Erfahrungen wurden von allen Luftraumnutzern als positiv bewertet. Daher kündigte die DFS auf der Luftraumnutzerkonferenz 2022 an, dass diese Kennzeichnung ab der ICAO-Karte 2023 auch auf unkontrollierte IFR-Flugplätze („RMZ-Flugplätze“) ausgeweitet wird.

Elektronische Kollisionsvermeidung im Luftraum

Ein Dauerthema, das durch den BAUL behandelt wird, ist die elektronische Kollisionsvermeidung zwischen allen Luftraumnutzern, insbesondere in den Luftraumklassen E und G.

Dazu stimmt sich der BAUL nach innen mit den vertretenen Sparten und Mitgliedern ab und kooperiert extern mit weiteren Verbänden und Organisationen von Luftraumnutzern (u.a. AOPA, Vereinigung Cockpit).

Das Ziel ist das mittelfristige Etablieren einer elektronischen Erkennbarkeit aller Luftraumnutzer untereinander. Dabei werden bereits verbreitete Technologien wie FLARM und Transponder einbezogen, sowie aufkommende Technologien wie ADS-B, ADS-L, Mobilfunk und sog. „iConspicuity“.

Der BAUL arbeitet dabei proaktiv an bedarfsgerechten Lösungen für den Luftsport um ein Übertragen von Lösungen für die Großluftfahrt auf den Luftsport (wie bspw. bei Mode-S Transpondern) auszuschließen.

Dazu und zum unten folgenden Thema sei auf die umfangreiche Veröffentlichung des BAUL „Kollisionsvermeidung – Sense and Avoid in Europa – ADS-B in der Allgemeinen Luftfahrt“ hingewiesen.

Unterstützung eines Forschungsprojekts zur elektronischen Kollisionsvermeidung

Auf Initiative des BAUL wurde bereits im Jahr 2020 ein Projekt mit der Fachhochschule Aachen, Fachbereich Luft- und Raumfahrttechnik, skizziert, das die Möglichkeiten der elektronischen Kollisionsvermeidung durch Vernetzung bodengestützter Luftverkehrsdatenverarbeitung und Luftlagebildübermittlung unter Einbindung diverser Positionsdaten- und Kollisionswarnsysteme untersuchen soll.

Für die Durchführung des Projekts konnte die Fachhochschule Aachen mit Garrecht Avionik GmbH und GNS Electronics GmbH zwei weitere Partner aus der Industrie gewinnen.

Im Mai 2022 reichte das Projektkonsortium zur Förderung und Finanzierung des Forschungsprojekts einen Antrag bei der Innovationsinitiative mFUND (Mobilitätsfonds) des BMDV ein.

Ende Oktober 2022 erhielt das Projektkonsortium die Zuwendungsbescheide über Fördermittel i.H.v. ca. 1,52 Mio. €, bei einem Gesamtvolumen des Projekts von ca. 1,95 Mio. €.

Das Projekt soll von einem Beirat assoziierter Partner begleitet werden, deren Koordination der BAUL übernimmt. Einen entsprechenden „Letter of Interest“ haben neben Deutscher Aero Club e.V., AOPA Germany e.V., ADAC Luftrettung gGmbH, Flugplatz Aachen-Merzbrück GmbH und die Bundespolizei Fliegergruppe unterzeichnet.

Der Projektzeitraum wird sich von November 2022 bis Oktober 2025 erstrecken. Der DAeC wird das Projekt über den BAUL entsprechend begleiten.

Situation Fallschirmsport

Der Fallschirmsport sah sich im Berichtszeitraum immensen und teils existenzbedrohenden betrieblichen Einschränkungen entgegengestellt. Diese haben ihre Ursache in der für das Absetzen von Fallschirmspringern notwendigen Luftraumstruktur, den notwendigen Flugsicherungsdiensten, sowie einer Kapazitätseinschränkung ebendieser Dienste.

Gemäß den einschlägigen Vorgaben war bisher für jeden einzelnen Absetzvorgang von Fallschirmspringern eine Flugverkehrskontrollfreigabe erforderlich, auch in den veröffentlichten permanenten Sprungzonen. Aufgrund von Personalengpässen bei den Fluglotsen der DFS, kommt es hier schon seit mehreren Jahren jedoch regelmäßig dazu, dass die entsprechenden Flugsicherungssektoren Fallschirmsprungvorhaben (und andere Vorhaben der besonderen Luftraumnutzung) verschieben, „slotten“ oder ablehnen. Aufgrund der Corona-Pandemie trat diese Problematik in den Hintergrund, da aufgrund des reduzierten Flugbetriebs der

Fluggesellschaften ausreichend Kapazitäten vorhanden waren. Im Zuge der sicherheitspolitischen Krise, verursacht durch den Ukraine-Krieg, die zu erhöhten Flugverkehrsaufkommen insb. auch im oberen Luftraum führt, sowie dem sich sprunghaft erholendem Reiseflugverkehr im Sommer 2022 kam diese Problematik aber wieder mit voller Wucht auf.

Das führte neben den schon beschriebenen Problematiken dazu, dass bspw. am Pfingstwochenende 2022 nahezu alle Vorhaben der Besonderen Luftraumnutzung in Norddeutschland seitens der DFS kurzfristig abgesagt wurden.

Weiterhin mussten für diese Vorhaben auch an anderen Tagen „Slots“ bei der Flugsicherung gebucht werden. Diese konnten jedoch nur am gleichen Tag des Vorhabens für eine maximale Dauer von 90 Minuten beantragt werden. Ein Zustand der v.a. die Planung von Sprungvorhaben nahezu unmöglich machte und zu enormen finanziellen Einbußen der Betreiber von Absetzflugzeugen führte.

Der BAUL wandte sich dazu bereits umfangreich im November 2021 an die DFS und unterbreitete verschiedene Lösungsvorschläge. Diese wurden zum Teil auch umgesetzt, sodass die entsprechende nFl dahingehend geändert wurde, dass nun auch grundsätzlich Blockfreigaben für das Absetzen von Fallschirmspringern möglich sind, allerdings nur in den permanenten Sprungzonen. Somit könnte die Flugsicherung entlastet werden, da keine Einzelfreigaben mehr notwendig sind.

Hier ergibt sich jedoch ein anschließendes Problem: Die Sprungzonen sind nur bis zur Trennfläche E/C in FL100/FL130 (Alpenvorland) festgelegt. Diese Höhe ist für den Sprungbetrieb aber unzureichend, da in der Regel aus FL120+ abgesetzt wird / werden muss. Da hier aber einzig Luftraum C existiert sind weiterhin Einzelfreigaben erforderlich, die aber wie erwähnt nur unzuverlässig oder überhaupt nicht erteilt werden können.

Die Nutzer der Sprungzonen sind jedoch auf eine zuverlässige Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben angewiesen. Die moderne Ausstattung (z.B. Wingsuits) und großen eingesetzten Absetzflugzeuge (z.B. Cessna Caravan), sowohl der vereinsrechtlich als auch gewerblich organisierten Sprungbetriebe, beruht auch auf entsprechenden Investitionen. Allein die Anschaffung eines modernen Absetzflugzeugs beläuft sich auf bis zu 2.000.000 €, nebst Betriebskosten. Ein auskömmliches Wirtschaften ist bei flugsicherungsbedingtem Ausfall des Flugbetriebs dann jedoch nicht möglich. Bei weitergehendem Ausbleiben von zuverlässigen Flugverkehrskontrollfreigaben für den Sprungbetrieb, sind diese Sprungbetriebe in ihrer Existenz gefährdet.

Leider war festzustellen, dass sich bei den möglichen Lösungsansätzen hinsichtlich Luftraumstruktur und Verfahren das BMDV und die DFS gegenseitig blockieren. Daher wurde Mitte September 2022 durch den BAUL ein Meeting zwischen EASA, DAeC, BMDV und DFS organisiert um von der DFS angeführte europarechtliche Bedenken (SERA) zu besprechen.

Die SERA-konformität der Lösungsvorschläge des BAUL wurde von der EASA bestätigt. Jedoch bestehen seitens der DFS weiterhin Vorbehalte hinsichtlich der betrieblichen Umsetzung. Der BAUL ist dazu weiterhin mit den entsprechenden Stellen in Kontakt und arbeitet an einem umzusetzenden Regulierungsentwurf.

Anmerkung: Der BAUL hat die Thematik „Trennfläche FL100“ bereits im Jahr 2019 umfangreich erörtert und auf Möglichkeiten zur Anhebung der Trennfläche hingewiesen (u.a. White Paper FL125). Bedauerlicherweise wurden diese Bemühungen von einigen DAeC-Mitgliedern derart untergraben, dass eine nachhaltige Lösung bis heute nicht gefunden ist.

BMDV AGs zu Überarbeitung Luftraumkriterienkatalog, APEG, EPAS

Derzeit beschäftigt sich eine AG im Bundesministerium für Digitales und Verkehr mit der Überarbeitung des Luftraumkriterienkatalogs. Ziel ist u.a. eine Anpassung an die heutigen Gegebenheiten der (flexiblen) Luftraumnutzung und das Festlegen von koordinierten Verfahren und Richtwerten zu Luftraumänderungen.

Zwei weitere Arbeitsgruppen beschäftigen sich mit den Themen APEG/AIRPROX und EPAS.

Der DAeC ist über den BAUL in den Arbeitsgruppen vertreten. Über die Entwicklung der Arbeiten wurde seitens aller Beteiligten Diskretion vereinbart. Eine abgestimmte Veröffentlichung der Ergebnisse wird zu gegebener Zeit erfolgen.

Die Vertretung erfolgt vorwiegend über das Hauptamt der BGSt.

Wellenfluggebiete für den Segelflug

Im Oktober 2021 wurden kurzfristig alle Regelungen für Wellenfluggebiete durch die Deutsche Flugsicherung nicht mehr angewandt. Damit waren diese Gebiete für den Wellensegelflug nicht mehr nutzbar.

Der Grund war dabei rein rechtlicher Natur. Konkret geht es darum, dass in Deutschland ab Flugfläche 100 bzw. Flugfläche 130 im Alpenvorland, keine sogenannte „Hintergrundluftraumstruktur“ mehr besteht. An diesen beiden Flugflächen endet in Deutschland grundsätzlich der Luftraum E.

Bei aktivierten Segelflugsektoren unter FL100, die bspw. in Luftraum D liegen, gilt dort dann der Hintergrundluftraum E. Da über FL100/FL130 der Luftraum E fehlt, können die Wellenfluggebiete also selbst bei Aktivierung nicht nach den Regeln des E Luftraums genutzt werden. Hier gelten nach derzeitiger Rechtsauffassung weiterhin die Regeln des Luftraum C. Das geht unter anderem mit einer Transponderpflicht gem. FSAV für alle Luftfahrzeuge einher und bedeutet auch einen erhöhten Arbeitsaufwand für die Flugsicherung.

Der DAeC hatte sich mit dem Bundesausschuss Unterer Luftraum mit Lösungsvorschlägen an das BMVI (jetzt BMDV) gewandt, um das Aktivieren der Wellenfluggebiete wieder zu ermöglichen.

Bis dahin konnten Segelflugzeuge mit Transponder alternativ Einzelfreigaben bei den jeweiligen Flugsicherungsstellen erfragen.

Das BMVI und die DFS haben den Vorschlag des BAUL umgesetzt und die Wellenfluggebiete mit einem E (HX) Luftraum, der die genauen Ausmaße der Wellenfluggebiete umfasst, hinterlegt. Diese Lufträume wurden mit der NfL 2021-1-2370 veröffentlicht.

Damit sind die Wellenfluggebiete wieder wie bisher nutzbar. Dabei gelten auch wieder die Regeln zur Nutzung und Aktivierung, die in den jeweiligen Vereinbarungen mit den Nutzern der Gebiete getroffen wurden.

Wolkenflug mit Segelflugzeugen

Im Berichtszeitraum meldeten sich erneut Inhaber einer Berechtigung für Wolkensegelflug und baten BuKo Segelflug und BAUL um das Initiieren einer nationalen Regelung um ihre Berechtigung wieder wahrnehmen zu können.

Die BuKo und der BAUL möchten die Segelflieger in Deutschland weiterhin dabei unterstützen ihre Rechte wahrzunehmen und haben sich dazu gemeinsam an das BMDV gewandt.

Die Ausübung der Rechte und die Inhalte der Ausbildung sind mittlerweile europarechtlich geregelt. Konkret regelt das „Sailplane Rule Book“ die entsprechenden Bedingungen EU 2020/358 SFCL.215 „Sailplane cloud flying privileges“, sowie in den zugehörigen Acceptable Means of Compliance (AMC) auf Grundlage EU Decision 2020/004/R.

Auf dieser Grundlage existieren auch in Österreich und der Schweiz entsprechende Regelungen.

Wie uns weiterhin bekannt ist, enthält auch die zentrale Betriebsvorschrift (BA-FVD/BA-FVM) der Deutschen Flugsicherung GmbH weiterhin ausdrücklich die Möglichkeit Wolkenflug mit Segelflugzeugen zuzulassen. Mithin sehen wir somit neben der fliegerisch sinnvollen Ausübung und Ausbildung von Wolkenflug mit Segelflugzeugen, auch eine bestehende rechtliche Grundlage den Wolkenflug umgehend wieder zu ermöglichen.

Wir haben das BMDV daher darum gebeten die notwendigen Schritte zu veranlassen, um den Wolkenflug mit Segelflugzeugen gemäß der europarechtlichen Grundlage in Deutschland wieder zu ermöglichen.

Aktivierung von Segelflugebenen

Eine weitere rechtliche Problematik ergab sich bei der Nutzung der „regulären“ Segelflugebenen.

Die EASA hat bemängelt, dass nach den bisherigen Regelungen, im Prinzip jede beliebige Person, ob Pilot oder nicht, einen Segelflugektor aktivieren lassen kann bzw. die Informationen über den Luftraumstatus (Flugsicherungsinformation) weiterleiten kann, da dies in den entsprechenden schriftlichen Absprachen nicht geregelt ist.

Der BAUL hatte dann den Vorschlag gemacht, sich in einem sog. AltMOC (Alternative Means of Compliance) auf SERA.14087 „Use of relay communication technique“ zu beziehen, und die Weitergabe von Flugsicherungsinformationen als „Relay“ zu betrachten, der ferner nur von einem Lizenzinhaber/BZF-Inhaber weitergegeben wird.

Das BMDV hat den Vorschlag des BAUL rechtlich prüfen lassen und umgesetzt. Das bedeutet, dass in allen neuen Betriebsabsprachen zu Segelflugebenen bald ein neuer Passus zur Aktivierung und Information über Luftraumstatus zu finden sein wird, bzw. bei der Überarbeitung bereits bestehender Betriebsabsprachen neu eingefügt wird. An den sonstigen Inhalten und selbstverständlich auch den Ausmaßen der Sektoren ändert sich nichts.

APEG

Die Aircraft Proximity Evaluation Group (APEG) ist ein von der ICAO in den jeweiligen Mitgliedsstaaten gefordertes Gremium zur Untersuchung von gefährlichen Annäherungen in der Luft. In Deutschland ist dieses Gremium beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) angesiedelt. An den Sitzungen nehmen neben dem BAF diverse Verbände der Luftfahrt teil, sowie Fluggesellschaften, Bundeswehr und Luftrettung.

Der DAeC ist über den BAUL weiterhin in diesem Gremium vertreten. Die Termine bei diesem Gremium hat im Berichtszeitraum das Hauptamt aus der BGSt übernommen. Vor der Corona-Pandemie fanden i.d.R. 3-4 Präsenzmeetings pro Jahr im Raum Frankfurt/Langen statt, bei denen entsprechende Vorfälle analysiert wurden. Seit Ausbruch der Pandemie fanden die Meetings ausschließlich online statt. In Zukunft ist vorgesehen, die Meetings weiterhin online zu veranstalten, jedoch ergänzend mit einem Präsenzmeeting pro Jahr.

Die APEG veröffentlicht jährlich das „AIRPOX-Magazin“. Dort werden besonders berichtenswerte Fälle der Öffentlichkeit vorgestellt, sowie grundsätzliche Themen zur Kollisionsvermeidung erörtert. Der BAUL, der dieses Magazin mitinitiiert hat, arbeitet dazu in jeder Ausgabe mit entsprechenden Artikeln zu. Die aktuelle Ausgabe ist über die Website des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung kostenlos zu beziehen.

Weiterhin wurde im Oktober 2022 eine neue Rahmenvereinbarung der APEG verabschiedet, welche die Organisation des Gremiums regelt.

Wetterminima für Modellflug in Kontrollzonen

Im letzten Jahr haben sich vermehrt Fragestellungen zur Auslegung und Anwendung der NfL 2021-1-2248 „Allgemeinverfügung zur Erteilung von Flugverkehrskontrollfreigaben zur Durchführung von Flügen mit Flugmodellen und unbemannten Luftfahrtsystemen in Kontrollzonen von Flugplätzen nach § 27d Abs. 1 LuftVG“ an den Verkehrsflughäfen der DFS mit Flugplatzkontrolle ergeben.

Mehrere Modellflugvereine aus Deutschland, in die mit ihrem Flugbetrieb in den Regelungsbereich dieser NfL fallen, haben Bedarf bekundet, die zwischen den jeweiligen Modellflugvereinen und den DFS Niederlassungen geschlossenen Betriebsvereinbarungen hinsichtlich der festgelegten Mindestwetterbedingungen für den Betrieb von Flugmodellen zu ändern. Bei den zuständigen DFS Niederlassungen besteht grundsätzlich die Bereitschaft, die Mindestwetterbedingungen für Flüge mit Flugmodellen bedarfsgerecht anzupassen, es bestehen jedoch noch unklare Ansichten bzgl. der Auslegung und Anwendung geltenden Rechts, die eine Änderung derzeit noch nicht möglich machen.

Es geht bei der Anwendung der Wetterbedingungen für Flugmodelle in Kontrollzonen zuvorderst darum, dass die Wetterbedingungen der bemannten Luftfahrt für den Modellflug viel zu weit gefasst sind. Beispielsweise ist eine Mindestsichtweite von fünf Kilometern beim Betrieb von Flugmodellen unerheblich, da sich der Bewegungsradius eines Flugmodells auf lediglich ca. 600 Meter Radius um Steuerer erstreckt und das Flugmodell ohnehin ständig in Sichtweite zu halten ist und Fernpiloten von Flugmodellen grundsätzlich selbstständig bemanntem Flugverkehr auszuweichen haben.

Durch die teilweise Anwendung der Staffelungsverpflichtungen der bemannten Luftfahrt auf den Modellflug, haben sich insbesondere bei marginalem Sichtflugwetter oder lokal unterschiedlichen Wetterverhältnissen unnötige Einschränkungen für den Modellflug ergeben. Nach Ansicht der DFS mussten z.B. bei IMC-Bedingungen in der Kontrollzone Abstände zu Modellflugzeugen eingehalten werden, da diese dann als Special-VFR Verkehr zu betrachten seien. Da diese Staffelung zu einem Modellflugzeug aber logischerweise nicht festgestellt werden kann, wurde der Modellflugbetrieb in Kontrollzonen bei entsprechendem Wetter untersagt.

So ist beispielsweise in der über 400km² großen Kontrollzone des BER, wie an allen anderen kontrollierten Flugplätzen auch, nur das METAR des Flughafens für die Freigabe von Modellflug maßgeblich. Herrscht also am BER z.B. Nebel, am 20 Kilometer entfernten Modellfluggelände aber bester Sonnenschein, erfolgt trotzdem keine Freigabe für den Modellflugbetrieb dort.

Der BAUL hat sich im November 2021 mit einer umfangreichen Einlassung an die DFS gewandt, mit der damit verbundenen Bitte, die einschlägigen Regelungen nach einem Vorschlag des BAUL entsprechend anzupassen und für den Modellflug in Kontrollzonen flexibler zu gestalten.

Die Argumentation des BAUL hatte Erfolg und die entsprechenden Regelungen wurden von der DFS überarbeitet. Es ist nunmehr möglich, die Bedingungen in lokalen Betriebsabsprachen abweichen von der o.g. NfL festzulegen.

Unterstützung Vereine / FI-Weiterbildung

Im vergangenen Jahr unterstützte der BAUL mehrfach mit Vorträgen bei diversen Veranstaltungen. Darunter diverse FI-Weiterbildungen u.a. in NRW und Hessen, den Marpinger Flugsicherheitstagen und dem Deutschen Segelfliegtag 2022.

Diese Unterstützung wird i.d.R. durch das Ehrenamt geleistet.

Flugplatzluftraumstruktur

Das BMDV kündigte in diesem Jahr die Umstellung der Flugplatzluftraumstruktur und der Flugplatzdienste an. Mit Stand zur AERO 2022 sollte dies bereits 2023 erfolgen, wurde aber später auf 2024 verschoben.

Das BMDV unterzieht dazu alle Flugplätze in Deutschland einer Bewertung hinsichtlich der vorzuhaltenden Dienste und Lufträume. Dabei werden u.a. Verkehrszusammensetzung und Luftraumumgebung betrachtet. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden unkontrollierte IFR-Flugplätze mit AFIS-Dienst (Aerodrome Flight Information Service) künftig statt einer RMZ (Radio Mandatory Zone) über eine FIZ (Flight Information Zone) verfügen. Weiterhin können schwach frequentierte Kontrollzonen (CTR) zu einer unkontrollierten ATZ (Aerodrome Traffic Zone) herabgestuft werden.

Weiterhin ändern sich die Rufzeichen der AFIS-Dienste von „INFO“ zu „INFORMATION“ und das Rufzeichen der unkontrollierten Plätze von „INFO“ zu „RADIO“. Ob Rufzeichen wie „xxx SEGELFLUG“ ebenfalls umbenannt werden, ist noch nicht abschließend geklärt.

Der BAUL steht zu diesem Themenkomplex im Kontakt zum BMDV.

Zukunft BAUL-Organisation und Ausstattung

Im Berichtszeitraum verdeutlichte sich die Problematik einer zu sehr auf das Ehrenamt abgestützten Organisation, die sicherlich nicht nur den BAUL betrifft. Die Fülle und Komplexität an fachlichen Aufgaben, als auch die dazu notwendige Kommunikation mit den DAeC-Mitgliedsverbänden und Organen führt die ehrenamtliche Organisation zu oft an die Grenzen der Funktionalität.

Daher ist es aus Sicht des Vorsitzenden dringend geboten, die Organisation des BAUL umzustellen. Letztlich zeigt sich in ehrenamtlich sehr umfangreich besetzten Gremien, dass sich ein kleiner besonders intensiv arbeitender Kern herauskristallisiert. Dieser Kern von 4-5 Personen sollte zukünftig im Wesentlichen den BAUL bilden und mit entsprechenden Mitteln ausgestattet werden. Dies ist dann auch mit einer beiderseitigen zweckmäßigen Verbindlichkeit zu versehen, um ein spontanes „Hinschmeißen“ mit Informations- und Fähigkeitsabfluss durch Ehrenämter zu verhindern.

Die durch den BAUL vertretenen Mitgliedsverbände und BuKos sollten sodann nicht mehr eine Vielzahl an Vertretern in den BAUL entsenden, da vor allem die Multi-Luftsportverbände sich oftmals nicht in der Lage sehen überhaupt einen Vertreter zu benennen. Die dadurch anfallende Mehrarbeit muss derzeit vom BAUL-Vorsitz und Hauptamt aufgefangen werden.

Vorwiegend sollten die Mitgliedsverbände und BuKos zukünftig nicht personengebundene reine Ansprechstellen benennen (bspw. Geschäftsführer der Mitgliedsverbände) die in den Informationskreislauf des BAUL aufgenommen werden.

Die Mittelausstattung des BAUL muss im Rahmen der Professionalisierung sogleich deutlich erhöht werden. Ein jährliches Budget zwischen 4.000€ und 5.000€ ist für eine effektive Vertretung in Sachen Luftraumnutzung schlicht zu wenig.

Habbo Brune

Vorsitzender Bundesausschuss Unterer Luftraum (BAUL)