

IDRF NEWSLETTER AUGUST 2016

Das BMVI grenzt die Zuständigkeiten der DFS bei Flugplatzgenehmigung und Hinderniskontrolle ab

Klarstellungen: Das BMVI grenzt die erforderlichen Stellungnahmen der Flugsicherung nach § 31(3) LuftVG und die Verantwortung der Hindernisüberwachung ab.

Ein langjähriges Problem wird durch die Klarstellung des Bundesverkehrsministeriums von Anfang August aufgelöst. Die DFS hatte bei Änderungen der Flugplatzgenehmigung oder Veröffentlichungen im AIP/AIP-VFR mit „Soll-Ist-Vergleichen“ zwischen Infrastruktur und ICAO Anhang 14 sehr oft für Unruhe und erheblichen finanziellen Aufwand durch notwendig gewordene zusätzliche Gutachten gesorgt.

Mit einem Erlass der an die Flugsicherungen und die obersten Luftfahrtbehörden der Länder ging, hat das BMVI die Zuständigkeiten der Flugsicherung nunmehr deutlich abgegrenzt. Die originären Infrastrukturfragen sind ausschließlich Angelegenheit der Luftfahrtbehörde und des Flugplatzes. Die Flugsicherung beschränkt sich auf Details, die die Flugverfahren und den Flugsicherungsbetrieb betreffen können.

Mit einem weiteren Erlass allen Luftfahrtbehörden gegenüber hat das BMVI vergangene Woche außerdem die Zuständigkeiten der Hindernisüberwachung abgegrenzt.

Beide Klarstellungen bewertet die IDRF e.V. als hilfreich und wird diese im Rahmen der IDRF-Tagung am 22./23. November 2016 in Braunschweig genauer vorstellen.

Inhalt dieser Ausgabe

- BMVI grenzt Verantwortung der Hindernisüberwachung ab.
- Aufbau NCC Kompetenzzentrum
- Erweiterung Vorstand
- Flugplatz Informationsdienst AFIS
- Flüge auf non-instrument runways
- Herbsttagung IDRF

Erweiterung Vorstand um Beigeordneten „Flugbetrieb“

Um den Flugbetrieben eine feste Plattform in der IDRF e.V. zu bieten und Überlegungen eines Kompetenzzentrums mit Leben zu erfüllen, hat die Vorstandschaft im Juli 2016 beschlossen mit Herrn Benjamin Busch einen Beigeordneten „Flugbetrieb“ einzuberufen. Er steht als Ansprechpartner den IDRF-Mitgliedern und Interessenten zur Verfügung und koordiniert mit der IDRF-Geschäftsstelle die fachpolitische sowie die Projektarbeit.

Kontakt: Benjamin.busch@erac.aero

Aufbau NCC Kompetenzzentrum

Flugplatznutzer und Flugplatzbetreiber bemühen sich gemeinsam um politische Themen wie Luftverkehrs- und Flughafenkonzepte in den Bundesländern, in Deutschland und Europa.

Die fachspezifischen Aspekte der Flugbetriebe werden im „NCC-Kompetenzzentrum“, das nunmehr aufgebaut werden soll, erfasst.

Neben der Vertretung der Interessen nichtgewerblicher Flugbetriebe auf nationaler und internationaler Ebene sowie der damit im Zusammenhang stehenden Projektarbeit, soll ein offener Austausch der IDRF-Flugbetriebe effiziente, sichere und kostensenkende Lösungen zur Umsetzung der aktuellen Gesetzgebung bieten. Bei entsprechender Beteiligung sind auch gemeinsame Lösungen für Aus- und Fortbildung, Audits und Managementsysteme, insbesondere SMS denkbar.

Flugplatzinformationsdienst AFIS: BAF will gemeinsam mit der IDRF e.V. nach Lösungen suchen

Das vor kurzem im Zusammenhang mit AFIS aufgekommene Schreiben des Bundesaufsichtsamts BAF hatte bei den betroffenen Flugplätzen und bei uns für Unruhe gesorgt. Unter anderem hätte man die Ausbildungserfordernisse nicht so belegen können wie vom BAF angefragt. Gleichzeitig war die Aussage AFIS als zertifizierungspflichtigen Flugsicherungsdienst behandeln zu wollen nicht hinreichend für unseren „Ist-Zustand“ relativiert und kann zu unangemessenem Aufwand führen.

In einem Telefonat hat nun das BAF klargemacht, dass es pragmatische Lösungen mit uns zusammen erarbeiten will. Ein angemessenes Betriebshandbuch und die von uns bereits vorgestellten Überlegungen zur Ausbildung von AFIS-Personal sollen eine entsprechende Basis bilden. Konkrete Gespräche im September/Oktober sind vereinbart. Wir freuen uns über die positive Entwicklung und halten Sie auf dem Laufenden.

Flug nach Instrumentenflugregeln auf „non-instrument-RWY“ und von/zu VFR-Flugplätzen bleibt eine große Baustelle

Die Frage ob und in welcher Form an Start-/Landebahnen (SLB) nach Instrumentenflugregeln geflogen werden kann (oder besser gesagt geflogen werden darf), obwohl die SLB einst nicht dafür "designed" war, beschäftigt uns und unsere Nutzer schon viele Jahre.

Fakt ist, die technischen und betrieblichen Möglichkeiten werden bei weitem nicht genutzt. Wir sind überzeugt, dass damit mögliche Sicherheitsverbesserungen und Möglichkeiten die Effizienz des Luftverkehrs zu steigern brachliegen.

Mit der SERA-Verordnung (EU-VO 923/2012) wurde IFR im unkontrollierten Luftraum durch die EU erlaubt und mit der ergänzten Definition der „Non-instrument-RWY“ zugunsten von IFR-An-/Abflügen im ICAO Anhang 14 ist scheinbar die letzte Hürde genommen. *"Scheinbar"* deshalb, weil weiterhin insbesondere seitens der Flugsicherung auf Ablehnung und Verzögerung unserer Vorschläge und Ideen gesetzt wird.

Zwar räumt das BMVI inzwischen ein, dass IFR auf „Non-instrument-RWY“ möglich sei; aber die DFS gibt bei konkreten Nachfragen an, dass vor 2020 keine zusätzlichen Verfahren zur Verfügung gestellt werden können.

Außerdem akzeptieren BAF und (noch) das BMVI nur Flugplätze, die auch über eine IFR-Betriebsgenehmigung verfügen. Sogenannte „Flugregelwechselverfahren“ werden abgelehnt, weil angeblich gefährlich. In der Tat passieren bei den heute üblichen und legitimen Flugregelwechselverfahren ungewöhnlich viele Unfälle. Diese wollen wir keinesfalls beschönigen – im Gegenteil, es ist gerade unser Ziel diese Unfallquote weitestgehend auf null zu reduzieren.

In aller Regel passieren Unfälle, weil nach dem Flugregelwechsel doch wieder in Wolken eingetaucht wird und fatale Folgen durch Hindernisberührung nicht ausbleiben. Unsere Vorschläge gehen allerdings in die Richtung, dass vollständige IFR-Verfahren einschließlich Fehlanflug beschrieben und in den Datenbanken der Flugzeuge hinterlegt werden. Durch die Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen in Europa sind solche Verfahren auch außerhalb des kontrollierten Luftraum und in Verbindung mit Flugregelwechsel möglich. Die Risiken der früheren unkoordinierten Verfahren könnten ad absurdum geführt werden.

Die ablehnende Haltung bei Bund und BAF basieren wohl aber darauf, dass die Vorteile eines „vorbeschriebenen“ Wechselverfahrens noch nicht ganz erfasst wurden. Wir versuchen zusammen mit einigen engagierten Nutzern – allen voran unsere Mitglieder BASF und Lieberr – die notwendige Überzeugungsarbeit zu leisten bei der uns jede Unterstützung anderer Mitglieder willkommen ist.

Herbsttagung des IDRF e.V. in Braunschweig

Anlässlich 10 Jahre IDRF laden wir alle Mitglieder zur Herbsttagung der IDRF

"Dezentraler Luftverkehr und effiziente Sicherheit"

nach Braunschweig ein.

22.—23. November 2016

**DLR-Braunschweig, Institut für Flugführung;
Herrmann-Blenk-Saal;
38108 Braunschweig**

Details werden noch bekannt gegeben. Bitte merken Sie sich den Termin vor und berücksichtigen Sie, dass nur eine begrenzte Teilnehmerzahl möglich ist. (voraussichtlich nur 1 Person je Mitglied zgl. Funktionsträger und Gäste)

INTERESSENGEMEINSCHAFT DER REGIONALEN FLUGPLÄTZE

**Ein Zusammenschluss von mehr als 70 Regionalflughäfen und regionalen Verkehrslandeplätzen,
sowie mehreren luftfahrtaffinen Firmen aus Deutschland und der Schweiz.**

Noch kein Mitglied im IDRF e.V.? [Hier Mitglied werden.](#)