

## Informationen aus dem Bereich DSV AUL- Mitte

### Zeitenwende auch im Luftraum

Wie bereits früher dargestellt, können wir im Luftraum zunehmend neue und insgesamt intensivere Nutzung durch die Bundeswehr und/oder den in Deutschland stationierten Alliierten feststellen.

Dazu werden frühere Luftraumelemente wieder eingeführt und neue Elemente integriert. Da wir Segelflieger und auch die anderen personentragende Aufwindflieger den Luftraum wochentags deutlich mehr als 2009 nutzen, müssen wir diese neuen Bedingungen kennen und sachkundig bei unseren Flügen in der Vorbereitung und Durchführung einbeziehen.

#### 1. Reaktivierung militärischer Tiefflug und Tieffluggebiete in Deutschland

Der Tiefflug generell und die Tiefflug-Gebiete (LFA - Low Flight Area) als Form Nutzung des Luftraums, waren letztmalig 2009 auf der ICAO Karte abgebildet und wurde bereits zu diesem Zeitpunkt so gut wie nicht mehr genutzt.

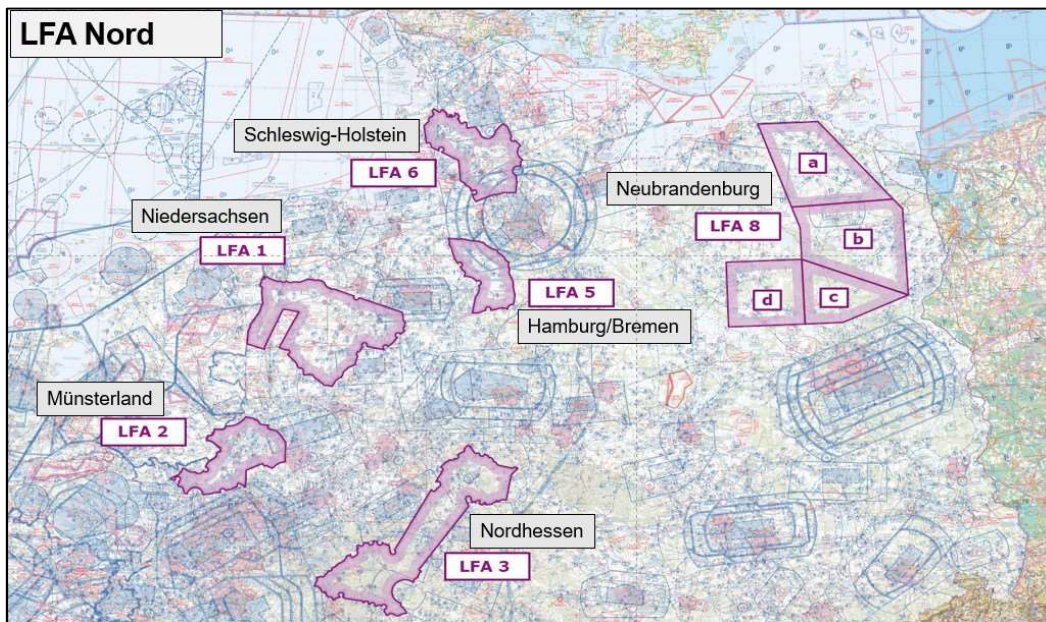
**Mit der NfL 2025-1-3686 sind Tiefflüge in der Bundesrepublik generell und in definierten Tiefflug-Gebieten bis zu 250 ft GND ab dem 27.11.2025 wieder in Kraft gesetzt.**

Demnach sind Tiefflüge in Deutschland flächendeckend nach den Regelungen im MIL AIP und in den LFA möglich und auch zu erwarten.

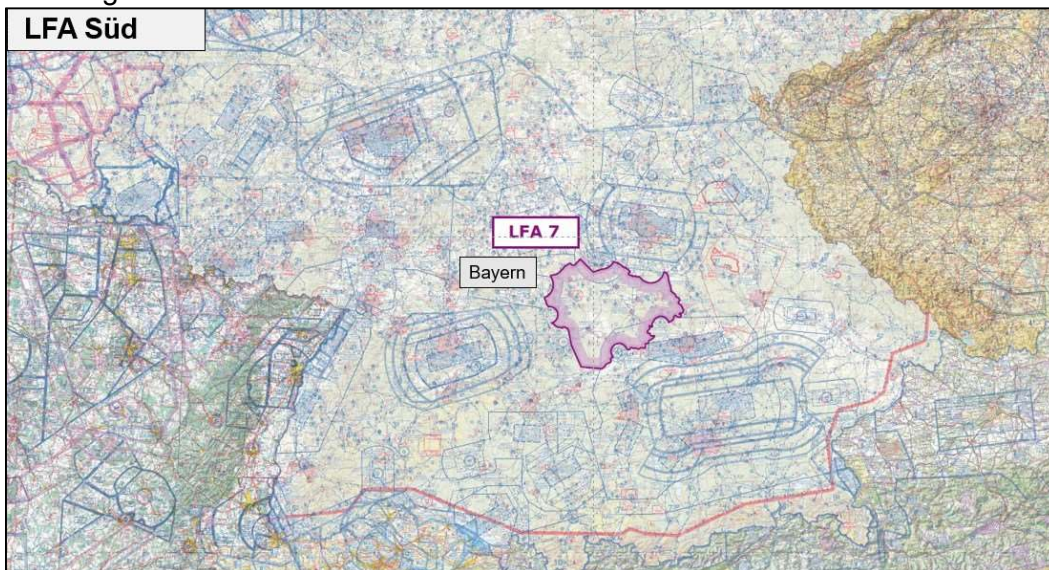
Mindestflughöhe über Grund			Minimum Height above Ground		
Luftfahrzeugart	Im Tieffluggebiet Bundesrepublik Deutschland	In den Tieffluggebieten 250 ft	Type of aircraft	Within Low Flying Area Federal Republic of Germany	Within Low Flying Areas 250 ft
Strahlflugzeuge <sup>2</sup>	1000 ft AGL <sup>1</sup> 500 ft AGL im Rahmen des durch BMVg FüSK erlaubten Tiefflugkontingents	1000 ft AGL <sup>1</sup> (sofern aktiviert, 250 ft AGL zwischen Ablaufpunkt und Ziel) 500 ft AGL im Rahmen des durch BMVg FüSK erlaubten Tiefflugkontingents 250 ft AGL nach Aktivierung durch BMVg FüSK und Aktivierung durch NOTAM/NfL	Jet aircraft <sup>2</sup>	1000 ft AGL <sup>1</sup> 500 ft AGL within the framework of the low level flight contingent permitted by BMVg FüSK	1000 ft AGL <sup>1</sup> (if activated, 250 ft AGL between initial point and target) 500 ft AGL within the framework of the low level flight contingent permitted by BMVg FüSK 250 ft AGL following activation by BMVg FüSK and NOTAM/NfL
Propellerflugzeuge <sup>2</sup>	500 ft AGL <sup>1</sup>	500 ft AGL <sup>1</sup> (sofern aktiviert, 250 ft AGL zwischen Ablaufpunkt und Ziel)	Prop aircraft <sup>2</sup>	500 ft AGL <sup>1</sup>	500 ft AGL <sup>1</sup> (if activated, 250 ft AGL between initial point and target)
Hubschrauber	gem. Einsatzerfordernissen	gem. den Erfordernissen des Einsatzes	Helicopters	Depending on mission requirements	Depending on mission requirements

Die folgende Kartendarstellung für die Tiefflug-Gebiete bis 250 ft aus der Anlage des NfL, ist aus Gründen der Darstellung auszugsweise und vergrößert übernommen.

Zusätzlich zum generellen Tiefflug sind in den definierten Tiefflug-Gebieten (LFA) Tiefflüge bis zu 250 ft GND mit Strahl-, Transport und Sonderflugzeugen möglich. Dazu wurden die bisherigen Area 1 bis 8 a-d (bis auf die ehemalige Area 4) reaktiviert.



Die obere Karte zeigt den nördlichen und mittleren Teil der Bundesrepublik, in dem sechs der sieben Tiefflug-Gebiete bis 250 ft verortet sind.



2

**Die Nfl 2025-1-3686 ist gegliedert:**

1. Allgemeines mit Definition der Tiefflüge, Tieffluggebiete und weiteren Regelungen
2. die räumliche Definition der Tiefflug-Gebieten mit den Ausdehnungen
3. die Betriebszeiten
4. die Mindestflughöhen in den definierten Bereichen, sowie für strahlgetriebene Kampfflugzeuge in den Tiefflug-Gebieten bis 250 ft GND, dort bis zu 120 Sekunden
5. Sicherheitsempfehlungen
6. Tiefflug-Schutzzonen für Flugplätze und Verfahren zur Beantragung.

- Die definierten Tiefflug-Gebiete (LFA) werden bis zu 250 ft GND (76m) genutzt.
- Sie sind keine Sperrgebiete, sondern Teile von Luftraum G oder E.
- Wegen der besonderen Nutzung entsprechend bewusst beachten.
- Auch hier gilt → „see and avoid – sehen und ausweichen“

Insbesondere möchten wir die Vereine und Flugplatzhalter auf den Punkt 6. der NfL 2025-1-3686 hinweisen:

- **bitte prüft, ob eure Flugplätze oder Fluggelände noch Tiefflug-Schutzzonen haben oder wiedereingerichtet werden müssen**
- **wenn ja, nutzt die in der NfL aufgezeigten Möglichkeiten, um**
  - **ständige**
  - **periodisch befristet Schutzzonen (01.04. bis 30.09) eines Jahres**
  - **zeitlich befristete Schutzzonen zu beantragen**
- **die Schutzzonen haben in der Regel eine Ausdehnung von 2 NM um den Flugplatz-Bezugspunkt und eine Obergrenze von 1.500 ft GND**
- **Nutzt die in der NfL angebotenen Verfahren und Adressen zur Beantragung einer Schutzzone!**

Beantragung  
 Der Antrag zur Einrichtung einer ständigen oder periodisch befristeten Schutzzone ist durch den Flugplatzhalter bzw. die Flugplatzhalterin an das

Luftfahrtamt der Bundeswehr  
 Referat 3 I a - Grundlagen Flugbetrieb  
 Flughafenstraße 1  
 51147 Köln-Wahn

E-Mail: LufABw3ia@bundeswehr.org  
 Tel.: (0 22 03) 9 08 - 4391

und nachrichtlich an die für den Flugplatz zuständige Landesluftfahrtbehörde zu richten. Die Antragstellerin bzw. der Antragsteller und die zuständige Landesluftfahrtbehörde werden vom LufABw Abt 3 I a über die Entscheidung unterrichtet.

Auszug aus Kapitel 6 der der NfL

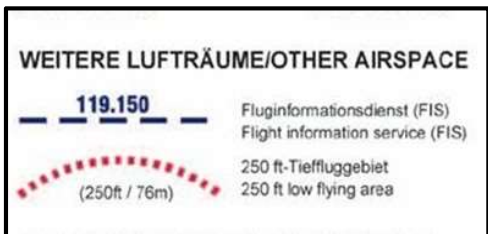
Die Häufigkeit und Anzahl der Flüge an den jeweiligen Flugplätzen werden dabei berücksichtigt.

Die Re-Aktivierung des flächendeckenden Tiefflugs und der speziellen Tiefflug-Gebiete ist gerade für die personentragenden Aufwindflieger eine weitere Herausforderung. Der DSV hat von der DFS bereits die Zusage, dass

- diese Gebiete auch auf der ICAO-Karte Ausgabe Segelflug ab 2026 dargestellt werden
- die lateralen und vertikalen digitalen Datensätze der LFA mit der Luftraumdatei 2026 zur Verfügung gestellt werden. **Allerdings sind die Koordinaten der Tieffluggebiete ungenügend und entsprechen nicht dem heutigen Stand für GPS gestützte Navigation. Hierzu gibt es seitens der BW noch Baustellen.**

- **Im Fall einer ungeplanten Außenlandung befinden wir uns in Tiefflug-Gebieten mit möglichen Tiefflügen bis zu 250 ft (76m).**
- **Die Einhaltung der Sichtflugregeln in diesem Bereich ist für alle Beteiligten eine besondere Herausforderung.**

Wie sah es früher aus? Hier aus einer ICAO Karte von 2009 entnommen. Dort waren diese Tieffluggebiete mit den roten Punkten und dem Namen „AREA 5“ gekennzeichnet.



**2. Was tut sich im Bereich Mitte und insbesondere um Frankfurt herum**  
**a. Luftraumänderungen für 2026**

In der Luftraumnutzerkonferenz am 15.10.2025 wurden zwei Anträge besprochen, zu denen die DFS auch schon vorab zu einer Regionalkonferenz eingeladen hatte.

**Antrag der Deutschen Lufthansa DLH auf eine Ausweitung des Luftraums C nach Süden zum Schutz von Abflügen auf der ANEKI Abflugroute:**

- Auslöser für DLH Antrag: Zahlreiche Ausflüge aus LR „C“ nach „E“
- DFS macht umfangreiche Analyse zu diesem Thema für Frankfurt insgesamt
- Luftsport lehnt Antrag ab, DLH und VC dafür, DFS und AOPA neutral
- **Umfassende Betrachtung für Maßnahmen 2027 wahrscheinlich**



Quelle DLH Antrag

Im Fazit sahen wir keine Erforderlichkeit und lehnten die Maßnahme ab. Dem Vorschlag der Luftraumplanung, eine umfassende Analyse des LR Frankfurt durchzuführen, stimmten wir zu.

Am 12.12.2025 teilte das Bundesministerium für Verkehr BMV mit, dass eine Maßnahme für einen Luftraum C Sektor zwischen FL 85 und FL 100 eingeführt wird, um zukünftig die Mehrheit der Abflüge im Luftraum C halten zu können.

**Antrag des Deutschen Hängegleiterverbands DHV zu einer lokalen Anhebung des Luftraums C im Westen:**

- Auslöser für DHV Antrag: **Geringe Nutzung LR „C“** – wenige Durchflüge
- Sicherheitsgewinn für die dort liegenden Startgelände für Streckenflüge
- Vorteile für den Segelflug sind offensichtlich
- DFS und VC lehnen Antrag ab, DHV ist kompromissbereit für kleinere laterale Ausdehnung

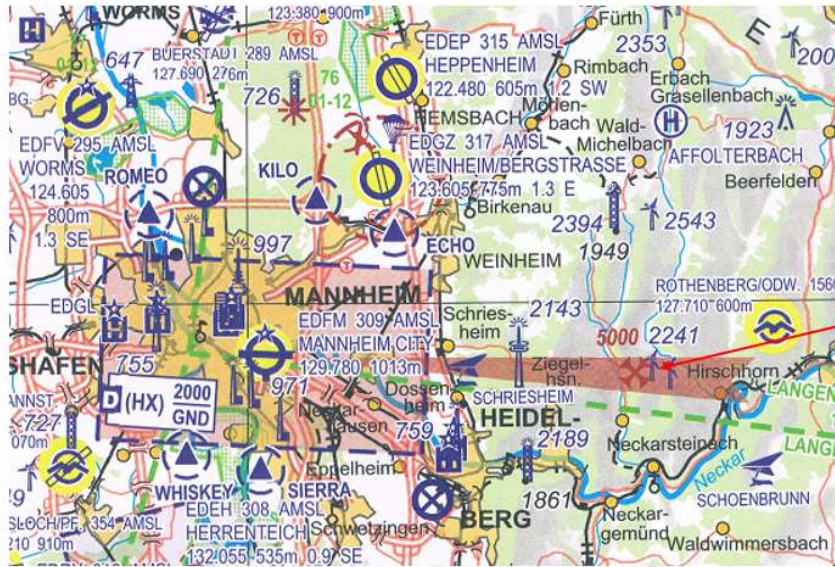


Quelle DHV

Dieser Antrag des DHV wurde vom BMV abgelehnt und mit dem Bedarf an diesem Luftraum für den zu erwartenden Verkehrszuwachs und den aktuellen Verkehrsspitzen begründet.

**b. Awareness für Hangflüge an der Bergstraße Nähe Mannheim**

In einem Meeting zwischen dem Tower Mannheim und Vertretern des lokalen Luftsports wurde die Problematik möglicher Konflikte zwischen Lfz., die sich im ILS Final auf Mannheim befinden und dem Hangflugverkehr an der Bergstraße besprochen. Es wurden Maßnahmen definiert, die zukünftige Konflikte vermeiden werden. Hierzu wird es im Winter eine Awareness Campaign geben.



Ab FAF Vorflugrecht für landende D-Exxx, D-Gxxx, auch ggü. GLD

Es sei in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hingewiesen, dass Flugzeuge, die sich im Endanflug befinden, ein Vorflugrecht haben, d.h. für ILS Anflüge gilt dies ab dem in der Karte dargestellten final approach fix (FAF).

**3. Vorgeschlagene Themen und Maßnahmen zur Aus- und Weiterbildung in der Wintersaison**

Die gesellschaftlichen/politischen Entscheidungen führen zu militärischen Anforderungen, deren Diskussion wir nicht durch den Luftsport über das Thema „Luftraum“ führen können.

**Zur Vorbereitung sowie dem bewussten und geübten Umgang mit den Regelungen empfehlen wir folgende Aus- und Weiterbildungsschwerpunkte:**

- Schaffung Sensibilität für die „neuen“ Nutzungen durch die BW und Alliierte im Luftraum
- gezielte Informationskampagne zur Re-Aktivierung von Tiefflug und Tiefflug-Gebieten  
 → relevantes aktives und passives Risiko in der Flugsicherheit  
 → NfL 1-2025-3686 kennen (und weitere in dem Zusammenhang) und beachten!  
 → prüfen, ob euer Flugplatz eine Schutzzone gemeldet hat?!  
 → Frequenzen zur Anfrage im Überlandflug ab 2026 in die Cockpits
- Unterlagen analog und digital vor der neuen Saison 2026 aktualisieren!  
 → DSV hat bereits von der DFS eine Zusage wegen Übernahme der Grenzen/Höhen der LFA zur Übernahme in die ICAO-Karte SF und in die VFR-Luftraum-Datenbank
- Üben und in der Flugvorbereitung anwenden: Verstärkte Nutzung von Informationen mit Zugang zu militärischen Aktivitäten  
 → WebAUP und andere Quellen

In einem Treffen mit der DFS (Jahresgespräch ALF / DFS) am 16.12.2025 wurde auch darüber gesprochen, ob Anfang 2026 wieder ein **Frankfurter Gespräch** für unser Luftsportklientel stattfinden soll. Wir kamen zu dem Entschluss, dass mangels akuter Themen erst wieder eine Veranstaltung für den Saisonbeginn 2027 geplant werden wird.

#### 4. Hilfreiche Links zur Information und für die praktische Anwendung

**Verstärkte Nutzung mit Zugang zu militärischen Aktivitäten → WebAUP**

[https://ais.dfs.de/pilotservice/briefing/aup/aup\\_edit.jsp](https://ais.dfs.de/pilotservice/briefing/aup/aup_edit.jsp)

**Verstärkte Nutzungen von sonstigen Informationen → NOTAM**

<https://www.notaminfo.com/latest?country=Germany>

**Nutzung der Dipul – Digitale Plattform unbemannte Luftfahrt**

<https://www.dipul.de/homepage/de/aktuelle-meldungen/map-tool-im-neuen-design>

→ prüfen, ob euer Flugplatz auch hier eine Schutzzone gegenüber UAS hat

**Verstärkte Nutzung der Air-to-Air-Frequenz → während des Streckenflugs**

<https://www.dsv.aero/index.php/component/content/article/24-service/luftraum-und-flugbetrieb/337-bundesaufsichtsamt-fuer-flugsicherung-informiert>

**Allgemeine Info aus AIP VFR → GEN, ENR, AIC etc.**

<https://aip.dfs.de/BasicVFR/2025NOV13/chapter/33659a4895a44c8aae642b79ed4a9fa2.htm>

**Grundlagen der Luftraumplanung**

„Leitfaden zur Luftraumplanung in Deutschland“, neu seit 28.01.2024

<https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/LF/kriterienkatalog-zur-einrichtung-von-luftraeumen.pdf?blob=publicationFile>

**FIDA Flight Sport Incident Database → Meldeportal vom Luftsport für den Luftsport**

<https://www.fida.aero>

**Ramstein Memo Card zur Nutzung des Gebietes rund um die CTR Ramstein**

<https://www.lsvrp.org/app/download/12225079294/Ramstein-Card-Maerz-2025.pdf?t=1743018245>

Bei Fragen und weiteren Anregungen zu Luftraumthemen könnt ihr uns über die angefügte Emailadresse ansprechen.

Thomas Liebert

DSV AUL - Mitte

[t.liebert@dsv.aero](mailto:t.liebert@dsv.aero)