

Deutscher Aero Club e.V. • Hermann-Blenk-Straße 28 • 38108 Braunschweig

DAeC Mitgliederversammlung

Habbo Brune
Vorsitzender BAUL

Tel.: +49 177 495 11 83
E-Mail: h.brune@daec.de

02.11.2025

Jahresbericht BAUL 2025

Luftraumänderungen

Nachdem, v.a. auch bedingt durch die Corona-Pandemie, sich bei Luftraumänderungen lange Zeit relativ wenig getan hat, ergeben sich nun wieder vermehrt Änderungsanforderungen der Luftraumnutzer.

Es fanden dazu im Jahr 2025 vereinzelt Regionalkonferenzen unter Beteiligung diverserer Interessensgruppen unter Koordinierung der DFS-Luftraumplanung statt. Das betraf v.a. die Lufträume um Memmingen, Frankfurt und Paderborn. Der DAeC war bei diesen Regionalkonferenzen vertreten.

Die allgemeine Luftraumnutzerkonferenz fand am 15.10.2025 (online) statt.

Takeaways aus der Luftraumnutzerkonferenz zum Rückblick Maßnahmen für 2025:

- Änderung der TMA Zürich (deutscher Luftraum war nur minimal betroffen) hat ihren Zweck gut erfüllt. Positive Rückmeldung der Flugsicherung. Kaum Einschränkungen für den Luftsport im deutschen Bereich, tlw. jedoch für leistungsschwache Segelflugzeuge im Bereich Bohlhof aufgrund relativ niedriger Luftraumuntergrenzen.
- Neustrukturierung der Segelflugsektoren im Luftraum D um Dresden. Wurde laut DFS direkt mit den Flugplätzen Kamenz und Pirna koordiniert.
- Neue ATZ Essen-Mülheim erfüllt ihren Zweck. Jedoch häufig Luftraumverletzungen im umliegenden C-Luftraum (dort eher ein Motorflugproblem)
- Häufige Luftraumverletzungen im Bereich Hamburg C (HX) Ost.
- Geänderte / Neue militärische ED-Rs: Keine negativen Rückmeldungen.

Mitglied im



Der BAUL unterstützt Maßnahmen zur Steigerung der Awareness und Verringerung von Luftraumverletzungen und führt diese auch selbst durch. Wir haben aber erneut darauf hingewiesen, dass höchstwahrscheinlich eine große Anzahl dieser LR-Verletzungen durch nicht verbandsmäßig organisierten Flugverkehr erfolgt (sieht die AOPA ebenso). Von daher haben wir nochmal darauf hingewiesen, dass auch die DFS hier im Bereich öffentlicher Awareness deutlich aktiver werden muss (z.B. Anzeigenkampagnen in Luftfahrtzeitschriften, Internetportalen etc.)

Takeaways aus der Luftraumnutzerkonferenz zum Ausblick Maßnahmen für 2026:

- Luftraum Memmingen: Die DFS und Ryanair möchten die bisherige TMZ mindestens in ihren vorhandenen Ausmaßen in einen Luftraum D (nicht CTR) wandeln. Die Herleitung dieser Änderung ist an sich nicht unschlüssig. Memmingen erfüllt in den meisten, wenn auch nicht allen, Bewertungskategorien die Voraussetzungen für einen (teilweise) freigabepflichtigen Luftraum.

Es herrscht jedoch ein großer Dissens zwischen DAeC und DFS bzgl. der konkreten Ausgestaltung eines Luftraum D und des Änderungsprozesses.

Aus Sicht des BAUL benötigt der geplante Luftraum D dringend flexibel nutzbare Elemente (HX). Insbesondere nach Rücksprache mit den Flugplätzen Tannheim und Leutkirch wird dieser Bedarf sehr deutlich. Im Bereich Leutkirch würde die Untergrenze aufgrund der Topografie dort, fast bis zur Geländeoberkante reichen. Dies wurde der DFS in einer sehr umfangreichen 25-seitigen Stellungnahme dediziert dargelegt.

Der DAeC hat der DFS sowohl die Durchführung einer zweiten Regionalkonferenz als auch ein bilaterales Gespräch angeboten. Beides wurde von der DFS, obwohl zunächst in Aussicht gestellt, abgelehnt. Weiterhin hat die DFS-Luftraumplanung es unterlassen, unsere Stellungnahme an die relevanten Interessensgruppen zu verteilen und verweigert die Aufnahme der schriftlichen Historie in das Protokoll der Luftraumnutzerkonferenz. Der BAUL berät mit dem Präsidium und den betroffenen Vereinen / Verbänden das weitere Vorgehen.

- Luftraum Paderborn:
 1. Die Vereinigung Cockpit beantragt die TMZ über Paderborn an FL100 anzuschließen (Bislang Obergrenze FL60) und entsprechende Flugverfahren für den kommerziellen Flugverkehr innerhalb dieser TMZ zu entwickeln. Eine Umsetzung ist unwahrscheinlich, da dies auch von der DFS abgelehnt wird.
 2. Anpassung der TMZ: Aufgrund notwendiger Änderungen von IFR-Anflugverfahren, wird die TMZ im westlichen Anflugbereich angepasst. Insgesamt wird die TMZ dadurch jedoch sogar im Westbereich verkleinert.

Der „freie“ Korridor zwischen den TMZ Paderborn und Dortmund wird somit größer. Das Segelflugggebiet „Warstein“ entfällt künftig und wurde laut DFS schon seit Jahren nicht mehr zur Aktivierung angefragt.

Der BAUL hat Pkt. 1 abgelehnt und Zustimmung zu Pkt. 2 erteilt. Der Aero-club NRW hat direkt mit den örtlichen Vereinen kommuniziert.

- Frankfurt:
 1. DFS und Lufthansa möchten im südlichen Bereich des C-Luftraum im Bereich der ANEKI-Abflugroute (etwa zwischen Mannheim und Bensheim) ein zusätzliches Luftraum C Modul (Untergrenze FL75) einrichten. Es ist jedoch noch unklar, ob diese Maßnahme 2026 oder 2027 greifen soll, da hier bei den Stakeholdern ein geteiltes Meinungsbild herrscht.
 2. Der DHV möchte die Untergrenzen des C Luftraum im Bereich Roxheim von 3500ft auf 4500ft anheben. Seitens der DFS wird dieses Vorhaben begründet abgelehnt. Es herrscht jedoch Konsens bei allen Luftraumnutzervertretern, dass in diesem Bereich die IFR-Flugverfahren und damit auch der Luftraum im 1.000ft angehoben werden sollen. Damit ist aufgrund regulativer Änderungsbedarfe jedoch nicht vor 2030 zu erwarten.

Der DAeC wurde in diesem Punkt vom LSV RP gut vertreten, sowohl mit schriftlicher Stellungnahme als auch in den Konferenzen. Einer Umsetzung der angegebenen Maßnahmen wurde grundsätzlich zugestimmt, wenn auch noch Optimierungspotenzial gesehen wird.

- Militärische Punkte:

Die Bundeswehr kündigt eine Streichung der RMZ(Glider)-Regelung in militärischen TMZ für 2027 an. Diese Regelung wird seitens des Segelflugs kaum genutzt und führt bei anderen Luftraumnutzern aufgrund der Doppelstruktur TMZ/RMZ zu Konfusion.

Der BAUL unterstützt dieses Vorhaben, soweit Durchflugmöglichkeiten für transponderlose Flugzeuge bestehen bleiben.

Die Bundeswehr informiert über die Reaktivierung der seit über 15 Jahren ausgesetzten LFA 250 ft Tiefflugggebiete.

Diverse kleine Änderungen bzgl. ED-R's, insbesondere mit Blick auf Drohnenflugbetrieb in niedrigen Höhen.

- Sonstiges:

Diverse kleinere Maßnahmen und „Wasserstandsmeldungen“

- Es ist mit redaktionellen Änderungen von Verfügungen zu Segelflugsektoren zu rechnen. Diese werden inhaltlich gleichbleiben, allerdings werden einige Bezüge etc. geändert werden.

Elektronische Kollisionsvermeidung

Der BAUL ist weiterhin in einem Forschungsprojekt von FH Aachen, Air Avionics und GNS Electronics engagiert. Ziel ist die Integration diverser Technik zur Kollisionsvermeidung (u.a. FLARM, ADS-B, Mode-S) in einem gemeinsamen Netzwerk, um die Luftraumnutzung sicherer und freier zu ermöglichen. Die Projektlaufzeit wurde bis April 2026 verlängert.

Bedarfsgerechte Nachtkennzeichnung (BNK) von WKA

Gemeinsam mit dem BA Flugsicherheit erfolgte eine Anfrage beim BMV zur Regulierung der BNK an Windkraftanlagen. Hintergrund sind vereinzelte Berichte von Luftraumnutzern, dass diese bei vereinzelten Windparks nicht wie gefordert funktionieren. Ein beitragender Faktor ist womöglich eine sehr schwammige Regulierung, deren Unabhängigkeit zumindest fraglich ist, da keine staatliche Kontrolle von Zulassung und Wartung erfolgt.

AERO 2025 / Öffentlichkeitsarbeit

Zum Thema Elektronischer Kollisionsvermeidung und dazu diverser aktueller Vorhaben verschiedener Nutzergruppen / Behörden / Industrie hat der BAUL auch 2025 auf der AERO in Friedrichshafen mit dem „Next Generation Collision Avoidance Meeting“ ein Treffen diverser Interessensgruppen durchgeführt.

Ebenfalls von BAUL organisiert fand auf der AERO 2025 eine Podiumsdiskussion zum Thema gemeinsame Luftraumnutzung u.a. mit Droniq und der Vereinigung Cockpit statt.

Weiterhin wurden auf der AERO 2025 diverse Möglichkeiten besprochen, die Schnittmengen zwischen dem BA Flugsicherheit und dem BA Unterer Luftraum besser nutzen zu können.

Zusätzlich angeboten wurde vom BAUL auf der AERO ein Vortrag und Diskussion über aktuelle Luftraumthemen für alle ordentlichen Mitglieder des DAeC, sowie BuKos, Ausschüsse etc. Es erschien mit dem Präsidenten von Bremen nur ein Teilnehmer.

Am 17.10. fand in der BGSt ein Meeting zur besseren Koordination Haupt-/Ehrenamt in Sachen Luftraum statt. Es wurde erörtert, inwieweit der hauptamtliche Koordinator Andreas Bucher in fachlichen Themen zuarbeiten kann und insbesondere wie die Öffentlichkeitsarbeit in diesem Bereich mit Laura Heine im Bereich PR neu aufgestellt werden kann.

Struktur BAUL

Wie bereits auf der MV des DAeC zwei Mal angekündigt, verfolgt der BAUL nicht mehr die Spiegelung der föderalen Gliederung des DAeC. Die dafür notwendige ehrenamtliche Struktur ist weder vollständig zu füllen und steht auch in keinem positiven Aufwand-Nutzen-Verhältnis. Daher wird relevante Kommunikation / Koordination direkt an die Präsidenten oder Geschäftsführer der Landesverbände geleitet.

Verfolgt wird weiter die Strukturierung des BAUL als kompaktes Fachgremium mit kurzen Wegen, das aus maximal 5 Personen besteht. Es ist jedoch schon schwierig selbst diese Anzahl an (fachlich kompetenten) Personen zu finden, die zudem noch mit den Unwägbarkeiten der ehrenamtlichen Unverbindlichkeit versehen sind.

Erstellt: Habbo Brune, 02.11.2025
