

## Bericht zum Frankfurter Gespräch am 1.März 2025

Mal keine Gedanken zur kommenden Faschingszeit sondern zum Frankfurter Luftraum wollten sich die Teilnehmer am **Frankfurter Gespräch 2025** am Faschingssamstag machen. Gastgeber war traditionell die Akademische Fliegergruppe Frankfurt in der Sportuni der JWG Universität. Einladender war der für AUL-S (Ausschuss unterer Luftraum Segelflug) Regionalbereich Mitte Zuständige und Sprecher des Arbeitskreis Luftraum Frankfurt (ALF) Thomas Liebert. Sehr kompetent vertreten war auch die Deutsche Flugsicherung (DFS) mit dem für unsere Schnittstelle zuständigen Referenten aus dem Bereich Luftraum und Verfahren des Centers Langen.

Einen Blick auf die Historie stellte der Versammlungsleiter Thomas Liebert der eigentlichen Tagesordnung voran. 1981 wurde der Arbeitskreis Luftraum Frankfurt mit dem Ziel gegründet, alle Vereine rund um Frankfurt in einem Gremium für die wichtige Arbeit und den Austausch mit der DFS zusammenzufassen. Das sollte verbandsunabhängig und überregional sein, da der Luftraum Frankfurt „geographisch“ drei Luftsportverbände der Länder Hessen, Bayern und Rhein-Land Pfalz betraf. Der Erfolg der Arbeit war dann nach sehr kurzer Zeit ein „Vorschlag zur Abwicklung des Segelflugbetriebs im Luftraum Frankfurt“, aus dem die heutige Regelung, eine für die Luftraumnutzenden heute extrem wichtige Flexibilisierung des Frankfurter Luftraums, hervorging. Diese nichtöffentliche Regelung zur Nutzung der Segelflugsektoren ist für alle jährlich in den Nutzervereinen Eingewiesen offen, es gibt die fünf Koordinatoren an den Standorten Mainz, Oppenheim, Aschaffenburg, Gelnhausen und Neu-Anspach plus ihre Satelliten. Sie macht so die Nutzung des Luftraums C in genau festgelegten Segelflugsektoren temporär, d.h. nach Freigabe durch die DFS, für diesen Nutzerkreis möglich. Ein weiterer Effekt durch den ALF war nicht nur, dass koordiniert und mit einer Stimme mit der DFS verhandelt wurde, sondern auch dass die Vereine näher zusammenrückten und Kooperationen in vielen anderen Bereichen entstanden. Als AUL Vertreter Mitte hatte Thomas Liebert übrigens bereits vor 20 Jahren im Februar 2005 das erste Mal in dieser Funktion eingeladen. Die Position des ALF Sprechers gilt es, in diesem Jahr rechtzeitig neu zu besetzen. Dies um die Aktivitäten zur Vorbereitung auf die Gespräche mit der DFS im Herbst 2025 und den AUL für die Beteiligung an der Luftraumplanung 2026 zu unterstützen.

In seinem Vortrag zu allgemeinen Luftraumthemen in Deutschland ging Liebert auf die Entwicklung an anderen Standorten in Deutschland ein. Beispielhaft wurden hier Trends dargestellt, wie eingeschränkter Luftraum flexibler genutzt werden kann, z.B. durch start- und landerichtungsabhängige HX Gebiete. Leider musste aber auch die extrem hohe Zahl von Luftraumverletzungen im Berliner Luftraum Erwähnung finden. Trotz einer in 2024 erfolgten Luftraumabsenkung um 1000 ft. lag die Zahl immer noch 15-mal höher als an vergleichbaren Standorten. Auch ist in Zukunft mit einer Ausweitung der Nutzung der militärischen ED-Rs zu rechnen, der geopolitischen Lage geschuldet. Die Vielzahl der temporären ED-Rs wurde ebenfalls kritisiert, da oft zu kurzfristig und in ihrer Ausdehnung viel zu starr und den örtlichen Gegebenheiten nicht angepasst. Gelobt wurde die Zusammenarbeit mit der DFS und die auf dem seit 2024 geltenden „Leitfaden Luftraumplanung“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr BMDV basierenden koordinierten Vorgehen zur jährlichen Luftraumplanung. Erinnert wurde auch an die Änderung in der Hörbereitschaft für TMZ (mit verpflichtender Hörbereitschaft). Hier ist das Verfahren nun einheitlich für Deutschland, so dass TMZ nur noch auf der in der Karte veröffentlichten Frequenz „standby“ durchfliegen werden. Allerdings gab es den Hinweis, dass diese Frequenz immer als aktive Frequenz und nicht im standby des Funkgerätes gerastet werden sollte, um Überlagerung und Ausblöcken zu vermeiden. Als einzige „große Luftraumänderung“ wurde die Neugestaltung des Luftraums C Zürich angekündigt, die auch Auswirkung auf den deutschen Luftraum im Süden haben wird. [DFS Info hier](#)

Interessante Neuigkeiten hatte der Vertreter der DFS für uns Frankfurter mitgebracht. So wurden im vergangenen Jahr einige der FMS Wegpunkte für den Instrumentenflugverkehr angepasst. Hierdurch wird eine positive Auswirkung auf das Freigabeverhalten von Segelflugssektoren erwartet, die im Bereich der Abflüge liegen (Entlastung der Lotsen).

Im Rückblick auf die Umstrukturierung des inneren Bereichs des Luftraum C (Anhebung der CTR um 1000 ft., Einführung eines Luftraums D (nicht CTR) um diese herum) ist zu sagen, dass nun das Durchfliegen dieses Bereichs zukünftig zentral von einer Stelle koordiniert werden wird. Hier hatte es im Einführungsjahr 2024 vereinzelt Probleme gegeben.

Es gab ein Update zu der Verkehrsentwicklung in Frankfurt und eine Erläuterung zu den Verkehrsströmen, mit der die DFS auch die Absenkung des Luftraums C im Bereich Stromberg begründete. Es gab eine lebhafte Diskussion über die Notwendigkeit dieser Maßnahme, gemessen an den negativen Auswirkungen insbesondere für die Aufwindsportarten. Dies wird auch weiterhin ein Thema im AUL-L sein, da die Aufhebung dieser Absenkung für 2025 begründet gefordert wurde, bis dato aber noch keine formelle Ablehnung der Forderung durch das BMDV vorlag, der Luftraum per NOTAM aber bereits für 2025 festgelegt wurde.

Ein Blick aus Sicht des DFS Vertreters auf die neue Festlegung des Betriebsleiters (ehem. Flugleiter) fand Zuspruch unter den Anwesenden. Praxisferne und Sicherheitsverlust statt –gewinn wurde vielfach als Bedenken geäußert. An das BMDV adressiert: So kann es nicht bleiben.

Eine Ankündigung für ein Pilotprojekt der DFS in 2025 fand auch großes Interesse. Die DFS wird für einen FIS Bereich westlich von Frankfurt ([DFS Ankündigung hier](#)) einen sogenannten „Frequency Monitoring Code“ (auch listening Squawk genannt) festlegen. Mit ihm sollen Luftfahrzeuge zeigen, d.h. auch auf den DFS Bildschirmen erkennbar, dass sie auf der FIS Frequenz ansprechbar sind, ohne aber bei FIS gemeldet zu sein. Es wurde diskutiert, ob das zu einer Mehr- oder Minderbelastung des sowieso schon hochbelasteten FIS Personals führen wird und ob sich dadurch ein Sicherheitsgewinn erreichen lässt. Hierzu gilt es jetzt, in diesem Jahr Erfahrung zu gewinnen. In diesem Zusammenhang wurde auch angesprochen, wie beim Unterfliegen des Frankfurter Luftraums TCAS Meldungen bei anfliegenden Verkehr vermieden werden sollten ([DFS VFR Info hier](#)).

Im letzten Tagesordnungspunkt ging es dann noch um den Status der Frankfurter Segelflugssektoren. Die jährlich vom ALF mit der DFS geteilten Statistiken zeigten in einigen Bereichen geringere Freigaben als erwartet. Hierfür gab es unterschiedliche Gründe, wie die zeitweise Standortschließung in Oppenheim, wie auch Flüge zur 3D Vermessung, die häufig über dem Rhein-Main Gebiet stattfanden und Freigaben verhinderten. Auch wurde die geringen Freigabehöhen für den neuen Segelflugssektor Stromberg kritisiert, für den bei 25 Betrieb grundsätzlich Freigaben auf Flugfläche 65 erwartet worden waren. Der DFS Vertreter hatte sich nach dem Jahresabschlusstreffen mit dem ALF bereits dieses Themas angenommen und die empfohlenen Freigabehöhen für einige Bereiche angepasst, was auch den Sektor Bingen Nord bei 25 Betrieb betreffen wird. Auch wurde eine Anpassung im Ostbereich bei 07 Betrieb angesprochen. Hier könnte 2026 ein weiterer Sektor zwischen Gelnhausen und Aschaffenburg entstehen oder eine Verschiebung der westlichen Grenze des Sektors Gelnhausen Süd nach Westen möglich werden.

Thomas Liebert dankte der gastgebenden Akaflieg Frankfurt und den Anwesenden, die aus den Luftsportsparten Segelflug, Gleitschirm und Drachenflug, Motorsegler und Motorflug und Ultraleicht gekommen waren und wünschte allen einen guten Start in die Saison 2025.