

**Antworten der DFS zum Thema „Flugrouten“
auf die Fragen von Herrn Elsner, Einwender,
03.11.2005**

Sehr geehrter Herr Elsner,

wie vereinbart beantworten wir nachfolgend Ihre im Rahmen des Erörterungstermins an die DFS gestellten Fragen:

1. Wie ist der administrative Ablauf der Routenfestlegung?

Die Änderung oder Neufestlegung eines Flugverfahrens wird in der Regel durch die Niederlassung, die Kommission nach §32b LuftVG oder die Verfahrensplanung initiiert. Bei kleinen Änderungen (Variation, zusätzlicher Wegpunkt...) wird die Änderung zum nächsten AIRAC Datum umgesetzt. Bei wesentlichen Änderungen (neue Route, anderer Routenverlauf...) werden Alternativen betrachtet, in der Kommission nach §32b LuftVG beraten, im Rahmen einer Abwägung wird die optimale Route identifiziert und zum nächsten festgelegten Veröffentlichungsdatum in Kraft gesetzt. Dieser Prozess ist nach ISO zertifiziert.

2. Nach welchen gesetzlichen Regelungen müssen Flugrouten festgelegt werden?

Nach § 27 e Abs. 2 Satz 1 LuftVO legt das Luftfahrt-Bundesamt die Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung fest. Die DFS kann nach §27a Abs. 2 Satz 2 LuftVO zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit des Luftverkehrs sowie für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung im Einzelfall Flugverfahren durch Verfügung festlegen, wobei die Dauer der Festlegung 3 Monate nicht überschreiten darf.

3. Wie ist eine Flugroute beschrieben? (z.B. Mittellinie, Flugerwartungsgebiet usw.)

Flugverfahren entsprechen im Grundsatz Verhaltensanweisungen an den Flugzeugführer. Aus diesen Verhaltensanweisungen ("steige geradeaus, drehe links, halte Höhe ...") ergeben sich Flugverläufe, deren Ideallinie auf einer Karte zur besseren Orientierung dargestellt wird. Für Abflugstrecken wird dieser Ideallinie ein Flugerwartungsgebiet, auch Toleranzgebiet genannt, zugeordnet. Dabei handelt es sich um ein Sigma 2 Gebiet. Ein Pilot, der dieses Gebiet ohne Anweisung verlässt handelt ordnungswidrig, soweit nicht rechtfertigende Gründe, wie z.B. ein Gewitter, vorliegen.

4. Welche Verordnungen und Verwaltungsvorschriften sind bei der Festlegung der An- und Abflugrouten zu beachten?

Flugverfahren werden in erster Linie gemäß ICAO PANS OPS DOC 8168 -OPS/611, Volume II geplant.

5. Welche technischen Voraussetzungen und Bedingungen sind für die Flugroutenfestlegung zu beachten?

a. Wer hat die technischen Voraussetzungen zu schaffen?

b. Hat die DFS die Möglichkeit, die Schaffung bzw. Änderung der technischen Voraussetzungen zu verlangen?

Es ist nicht ganz klar, was mit technischen Voraussetzungen gemeint ist. In Frage kommen die Infrastruktur am Boden und die Ausrüstung der Flugzeuge. Beides ist bei der Verfahrensplanung zu beachten und in den entsprechenden Konstruktionsregeln berücksichtigt. Bis zum Erreichen der Radarführungsmindesthöhe muss das Abflugverfahren mit Hilfe von bodengestützten Navigationsanlagen konstruiert werden, erst danach kann es auf der Flächennavigation basieren.

Grundsätzlich ist die Ausrüstung der Flugzeuge für die Flächennavigation erst ab Flugfläche 100 vorgeschrieben.

Die Regelungen für die Ausrüstung der Flugzeuge finden sich in der Verordnung über die Flugsicherungsausrüstung der Luftfahrzeuge (FSAV).

Bei den Anflugverfahren ist zu beachten, dass ab einer **Entfernung von ca. 10 NM** von der Schwelle geradeaus auf die Bahn zu geflogen wird. Dies erfolgt nicht nur aus Sicherheits-, sondern auch aus Lärmschutzgründen. Durch die geographische Lage der Piste sind die An- und Abflugverfahren in ihrem End- bzw. Anfangsbereich vorgegeben.

- a. Die Infrastruktur am Boden wird von der DFS bzw. bei Regionalflughäfen von dem jeweiligen Flugplatzbetreiber bereitgestellt.
- b. Die Möglichkeiten der Navigation, insbesondere der Satellitennavigation werden von der DFS kontinuierlich geprüft, auch in Zusammenarbeit mit den internationalen Partnern ICAO und EUROCONTROL. Die DFS nimmt bei der Nutzung der Satellitennavigation in Europa eine führende Rolle ein. Die Regelungen der FSAV werden vom BMVBW in Zusammenarbeit mit dem LBA und der DFS angepasst.

6. Welche weiteren Vorgaben sind bei der Festlegung von Flugrouten zu beachten?

Gemäß § 27c (1) LuftVG dient Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs.

Gleichzeitig haben gemäß §29b (2) LuftVG die Luftfahrtbehörden und die für die Flugsicherung zuständige Stelle auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Diese Vorgaben gelten für die Flugsicherung als Ganzes, also auch für die Verfahrensplanung.

7. Welche Spielräume stehen für die Festlegung von Flugrouten zur Verfügung, durch Bestimmungen?

- a. der IATA
- b. der ICAO
- c. der EU
- d. der Gesetzgebung der Bundesrepublik Deutschland
- e. der Gesetzgebung des Bundeslandes Hessen
- f. aus gegenseitigen Verträgen betroffener deutscher Bundesstaaten

Wie bereits ausgeführt, gelten die genannten Vorschriften der ICAO, des LuftVG und der LuftVO. **Darüber hinausgehende Vorgaben existieren nicht.**

Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts steht dem **Luftfahrt-Bundesamt bei der Flugroutenfestlegung ein weiter Gestaltungsspielraum zu.**

Die Festlegung von Flugrouten ist insoweit gerichtlich nur daraufhin überprüfbar, ob das Luftfahrt-Bundesamt von einem zutreffenden Sachverhalt ausgegangen ist, den gesetzlichen, insbesondere durch § 29 b LuftVG bestimmten Rahmen erkannt und die Lärmschutzinteressen der Betroffenen in die gebotene Abwägung eingestellt und nicht ohne sachlichen Grund zurückgesetzt hat.

8. Wie werden diese Spielräume ausgenutzt?

Wie unter 1. beschrieben, werden verschiedene Alternativen geprüft und im Rahmen einer Abwägung die optimale Variante identifiziert. Insofern kann man sagen, dass „Spielraum“ insoweit genutzt wird, **wenn durch die Vorgaben sicher geordnet und flüssig**, mehrere Alternativen in Frage kommen, man sich für diejenige entscheidet, die die geringste Lärmbelastung mit sich bringt.

9. Nach welchen Kriterien werden An- und Abflugrouten festgelegt? Zum Beispiel:

- a. Sicherheit des Luftverkehrs
- b. Kapazität des Flughafens
- c. Flüssige Abwicklung des Flugbetriebes
- d. Schadstoffbelastung der Bevölkerung
- e. Lärmbelastung der Bevölkerung

Wie bereits unter 6. ausgeführt werden Flugrouten nach den Kriterien der sicheren, geordneten und flüssigen Flugdurchführung unter gleichzeitiger Beachtung der Lärmbelastung geplant. Der Sicherheitsaspekt genießt hierbei absoluten Vorrang. **Die Schadstoffbelastung ist kein Kriterium bei der Verfahrensplanung.**

10. Wer ist an der Festlegung der Flugrouten beteiligt?

- a. Luftfahrt Bundesamt?
- b. Deutsche Flugsicherung?
- c. Flughafenbetreiber?
- d. Fluggesellschaften und/oder deren Vertreter?
- e. Piloten und/oder deren Vertreter?
- f. Regionale Industrie und/oder deren Vertreter?
- g. Politiker des Bundes und der Länder?
- h. Beamte des Bundes und der Länder?
- i. Vertreter der betroffenen Staaten, Länder, Städte, Gemeinden und Kommunen?
- j. Betroffene Bürger und/oder deren Vertreter?

Wie bereits unter 2. ausgeführt werden die Flugverfahren vom Luftfahrt-Bundesamt durch Rechtsverordnung festgelegt. **Die fachliche Zuarbeit leistet die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit der Verfahrensplanung.**

Diejenigen Flugverfahren, bei denen eine Änderung / Neubelastung mit Fluglärm erfolgt werden in der Kommission nach § 32b LuftVG beraten. In der Kommission sind vertreten:
Vertreter der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden
Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm
Vertreter der Luftfahrzeughalter
Vertreter der für die Flugverkehrskontrolle zuständigen Stelle
Vertreter des Flugplatzunternehmens

Vertreter der von der Landesregierung bestimmten obersten Landesbehörden.

Die o.g. Kommission hat allerdings lediglich beratende Funktion und entbindet LBA bzw. DFS nicht von einer eigenständigen Abwägung und Entscheidung.

11. Welchen Einfluss haben die Beteiligten auf die Festlegung der Flugrouten?

Zum Beispiel:

- a. Sie dürfen sich die Planung anhören.
- b. Sie werden gehört. Haben aber keinen Einfluss auf die Festlegung.
- c. Sie haben einen erheblichen Einfluss, müssen sich aber der Entscheidung der Flugindustrie unterordnen,
- d. Die Entscheidung wird in Form einer demokratischen und geheimen Abstimmung gefällt.
 - I. Wer darf bei einer Festlegung abstimmen?
 - II. wie ist das Stimmverhältnis der Stimmberechtigten?

Die Flugverfahren werden von der DFS im Rahmen einer Abwägungsentscheidung geplant. Die Kommission nach §32b LuftVG berät die Flugsicherung. Diese Beratung fließt in die Abwägung der DFS ein.
Das Luftfahrt Bundesamt trifft eine eigene Entscheidung und legt die Flugverfahren fest.

[Abschrift des Originals, gelbe Hervorhebungen von Herrn Elsner]