

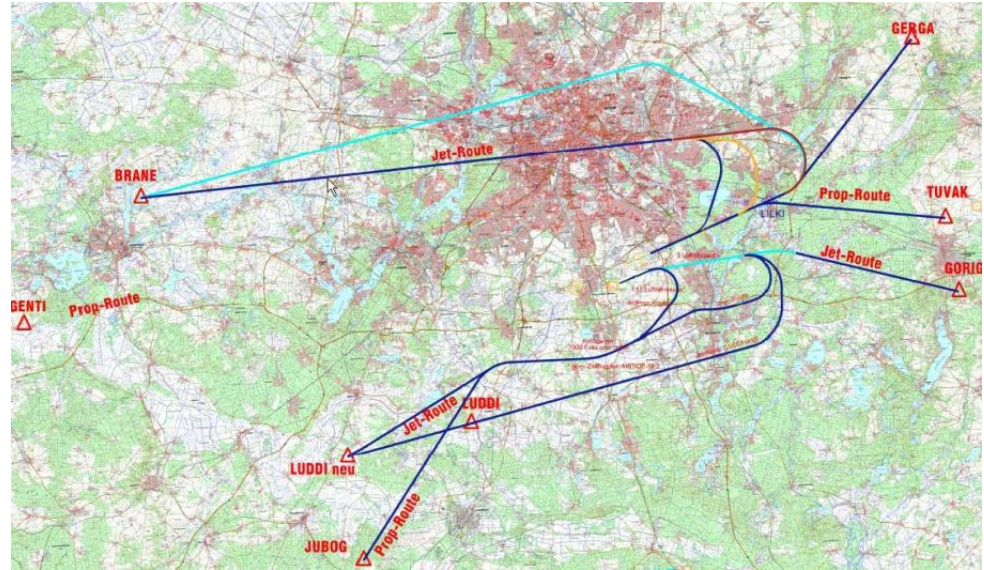
Beurteilung von Flugrouten unter Lärmaspekten

Thomas Myck
Umweltbundesamt
Dessau-Roßlau

- Ziele und rechtlicher Rahmen bei der Festlegung von Flugrouten
- Grundzüge des Bewertungsverfahrens
- Mögliche Maßnahmen zur Fluglärminderung

Ziele bei der Festlegung von Flugrouten

- Gewährleistung der Flugsicherheit
- Integration in die Luftraumstruktur
- Mäßige Piloten- und Fluglotsenbelastung
- Zügiger Verkehrsfluss
- Nutzbarkeit für alle Luftfahrzeugarten
- Erhaltung der Flughafenkapazität
- Geringe Fluglärmbelastung
- Vermeidung des Überfliegens besiedelter Gebiete
- Geringer Treibstoffverbrauch (kürzere Flugwege, geringere CO₂-Emissionen)
- Geringe Schadstoffbelastung
- ⇒ Zielkonflikte
- ⇒ Flugroutenfestlegung ist stets eine **Abwägungsentscheidung**



Auszug: BBI-Flugroutenplanung

Quelle: R. Ertler (DFS), Sitzung der Fluglärmkommission BBI am 14.03.2011, Teil 1 - Abflugverfahren

Vorgaben des Gesetzgebers und der Gerichte bei der Flugroutenfestlegung (1)

- Flugrouten werden durch Rechtsverordnung festgelegt (§ 32 Abs. 1, Nr. 1 LuftVG in Verbindung mit § 27a Abs. 2 LuftVO)
- Klagemöglichkeit besteht durch Feststellungsklage
- Flugsicherheit → immer oberste Priorität
- Bei der Flugroutenfestlegung ist abzuwägen
- Flugroutenfestlegung → staatliche Planungsaufgabe

Vorgaben des Gesetzgebers und der Gerichte bei der Flugroutenfestlegung (2)

- **Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)** trifft Abwägungsentscheidung
 - Gründe sind zu dokumentieren
 - BAF hat Ermessensspielraum
- Änderung § 32 LuftVG im Jahr 2007

„Verordnungen nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 8, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, werden im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen“ (§ 32 Abs. 4c Satz 2 LuftVG)

„Festlegung von Flugverfahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte“ (§ 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 LuftVG)

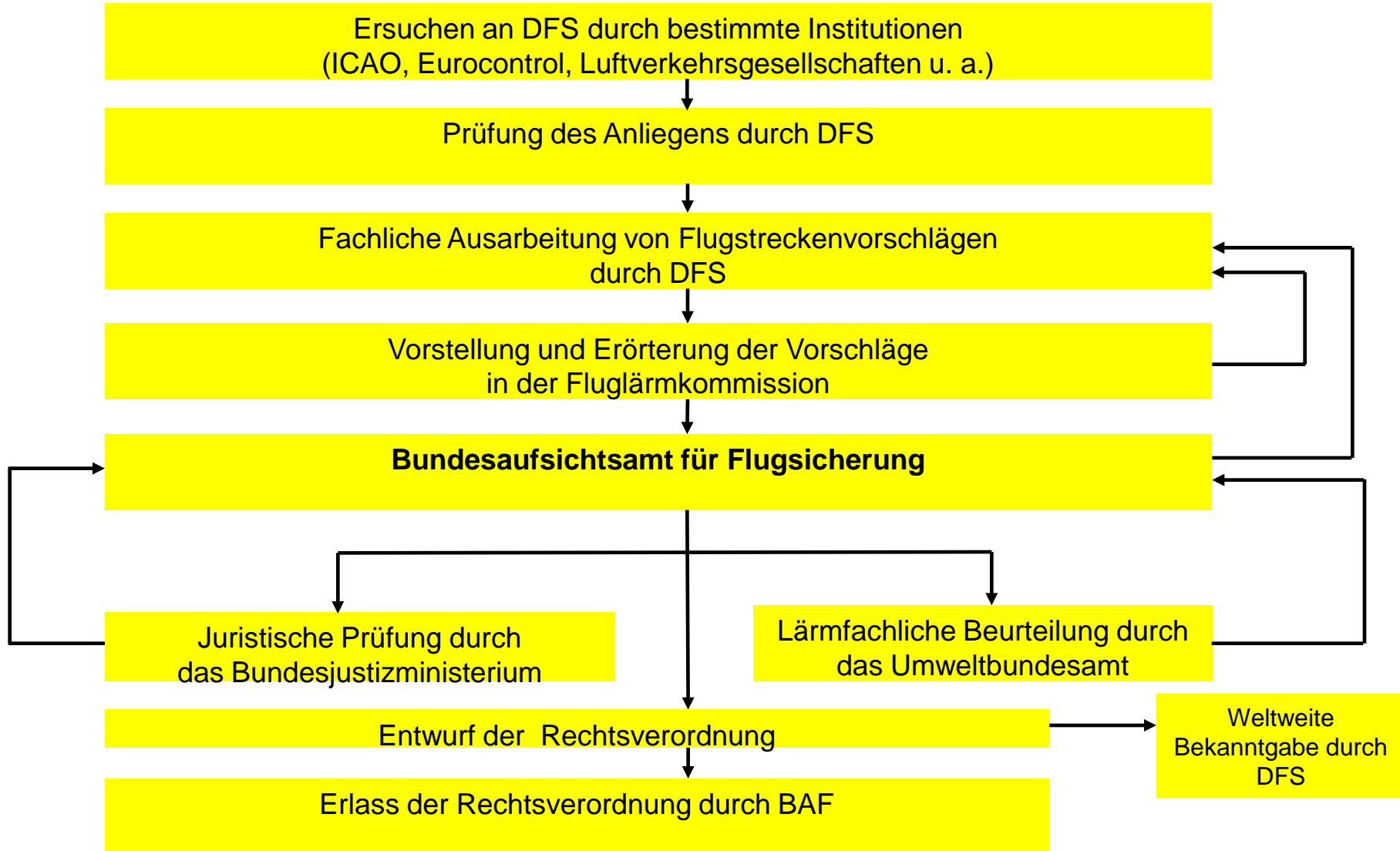
Benehmen

Vor Erlass eines Rechtsakts wird einer anderen Behörde die Möglichkeit zur Stellungnahme mit dem Ziel der Verständigung gegeben, d. h. die Stellungnahme **kann** bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Einvernehmen

Vor Erlass des Rechtsakts muss das Einverständnis einer anderen Behörde vorliegen, d. h. die Stellungnahme **muss** bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Ablaufprozess Flugroutenfestlegung



Stand der Arbeiten der BBI-Flugroutenplanung und weiteres Vorgehen

- Beratungen der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-Schönefeld sind (vorläufig) abgeschlossen:
 - 11 Sitzungen wurden abgehalten
 - 89 Anträge wurden eingebracht
 - zahlreiche Empfehlungen wurden abgegeben, die nicht nur die Flugroutenplanung betreffen, sondern auch darüber hinaus gehen (z. B. Nachtflugverbot)
- DFS wertet nun die Beratungsergebnisse der Fluglärmkommission aus und stellt Antrag auf Flugroutenfestlegung beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
- BAF beteiligt Umweltbundesamt und BMJ bei der Antragsprüfung
- BAF erlässt Rechtsverordnung zur Flugroutenfestlegung

UBA-Verfahren zur Bewertung von Flugrouten - Prüfunterlagen -

- Das Umweltbundesamt erhält folgende **Prüfunterlagen** vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung:
 - Derzeitige Flugroutenführung
 - Vorschläge für zukünftige Flugroutenführungen (in der Regel drei Vorschläge); alle Vorschläge müssen den Anforderungen der Flugsicherheit genügen
 - Stellungnahme der örtlichen Fluglärmkommission
 - Ergebnisse der NIROS-Berechnung mit Erläuterungen
- In Sonderfällen (z. B. BBI) werden zusätzliche Unterlagen verwendet
- → **Unterlagen liegen UBA noch nicht vor**
- Prüfung der Vorschläge erfolgt unter Lärmaspekten

UBA-Verfahren zur Bewertung von Flugrouten - Hauptkriterien -

- Fluglärmbelastung (Höhe und Pegelverteilung)
- Anzahl der Fluglärm betroffenen, differenziert nach Pegelklassen
- Tageszeitliche Nutzung; morgens, abends, nachts
- Art und Anzahl der auf dieser Flugroute eingesetzten Luftfahrzeuge
- Besiedlungsstruktur und Topographie entlang der Flugroute
- Ergebnisse der NIROS-Berechnungen
- Schutz „ruhiger Gebiete“ im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie bzw. BImSchG
- Vorhandensein baulicher Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden (Schallschutzfenster)
- Stellungnahme der Fluglärmkommission

Grundzüge des UBA-Bewertungsverfahrens für Flugroutensysteme

Die lärmfachliche Bewertung von Flugroutensystemen mit NIROS ist nicht möglich. Das Umweltbundesamt hat hierfür ein eigenes Verfahren entwickelt, das aus folgenden Schritten besteht:

1. Erfassung des gesamten Flugbetriebs für jede Flugroutensystem-Variante (Datengrundlage)
2. Berechnung der Fluglärmbelastung der verschiedenen Varianten
3. Ermittlung der Anzahl der FluglärmBetroffenen
4. Verschneidung der Betroffenenanzahl mit einer geeigneten Lärmwirkungskurve (z. B. aus der Frankfurter Fluglärmbelästigungsstudie)

Ergebnis: Anzahl der LärmBelästigten pro Flugroutensystem-Variante

Die beste Variante ist die mit der geringsten Anzahl LärmBelästigter. Diese wird dann unter verschiedenen Aspekten weiter untersucht.

UBA-Verfahren zur Bewertung von Flugrouten - Ergebnis -

Prüfergebnis

UBA-Stellungnahme gegenüber dem BAF

Dauer des gesamten Verfahrens im Regelfall

6 Monate

davon 4 Wochen im UBA

Sonderfall BBI

Wegen der Komplexität der BBI-Flugroutenplanung werden im UBA für die Bearbeitung 3 Monate benötigt

- Optimierung der Flugrouten unter Lärmaspekten
- Anwendung lärmindernder Start- und Landeverfahren
- Lärmoptimiertes Bahnnutzungskonzept (Dedicated Runways Operations, DROps)
- Nächtliche Betriebsbeschränkungen
- Anreize für den Einsatz leiser Flugzeuge durch ambitionierte lärmabhängige Landeentgelte

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**

www.umweltbundesamt.de
thomas.myck@uba.de