



Luftfahrt-Bundesamt

Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS)

LBA Verwaltungsstelle Flugsicherung • Postfach 12 43 • 63202 Langen

Rechtsanwälte Philipp-Gerlach und Teßmer
Frau Rechtsanwältin Philipp-Gerlach
Niddastr. 74
60329 Frankfurt



Verwaltungsstelle Flugsicherung

Am DFS-Campus 10, 63225 Langen
für Paketpost: c/o Zentraler Logistischer Dienst
Am DFS-Campus 2, 63225 Langen
Telefon +49 (0)6103 707-3910
Telefax +49 (0)6103 707-3909
Überweisungen an Bundeskasse Trier
Konto: Deutsche Bundesbank
Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Kto.-Nr.: 590 010 20
Auslandszahlungen: BIC: MARKDEF1590
IBAN: DE81590000000059001020
Geschäftszeichen: VR 1/ Frankfurt
Datum: 06.09.2007

An- und Abflugverfahren am Flughafen Frankfurt am Main Ihr Zeichen 2007 F 12-20

Sehr geehrte Frau Rechtsanwältin Philipp-Gerlach,

wir kommen zurück auf Ihre Schreiben vom 19.07. und 22.08.2007. Zunächst ist zu bemerken, dass Mitarbeiter des LBA Verwaltungsstelle Flugsicherung (LBA V) nicht in den Gremien des Anti-Lärm-Pakts mitarbeiten und LBA V und DFS organisatorisch voneinander unabhängige, selbständige Organisationen sind.

Zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Bezüglich der von Ihnen angeführten Maßnahmen ist LBA Verwaltungsstelle Flugsicherung unter keinem denkbaren Gesichtspunkt zuständig für die Versetzung der Landeschwelle, die Rotation des Pistensystems, die Einführung des Steilstartverfahrens und Landungen auf der Startbahn West, noch besteht insoweit ein Zustimmungserfordernis seitens des LBA V.

Das LBA V ist nach § 32 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 LuftVG i.V.m. § 27 a Abs. 2 S. 1 LuftVO zuständig für die Festlegung der Flugverfahren, einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte, die durch Rechtsverordnung festgelegt werden. Insofern könnten grundsätzlich curved approach-Verfahren, CDA-Verfahren sowie steilere Anfluggleitwinkel durch Rechtsverordnung festgelegt werden. Allerdings handelt es sich bei dem curved-approach-Verfahren und dem der Festlegung eines steileren Anfluggleitwinkels um Abweichungen von den Vorgaben der ICAO (International Civil Aviation Organisation) – welche die Grundlage der Planung und Fest-

legung von Flugverfahren bilden –, die der Genehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedürfen. Die Erteilung der Genehmigung steht immer unter der Voraussetzung, dass die Sicherheit des Luftverkehrs in keiner Weise beeinträchtigt wird und setzt daher eine umfassende Sicherheitsbewertung voraus.

Die Einführung eines curved-approach-Verfahrens findet in der ICAO keine Grundlage und hat in Deutschland derzeit kein Vorbild. Des Weiteren setzt die Anwendung dieses Verfahrens eine entsprechende bordseitige Ausrüstung und Ausbildung des Piloten voraus, so dass eine generelle Anwendung derzeit schon aus diesen Gründen nicht möglich sein dürfte. Hinzu kommt, dass mit der Einführung eines solchen Verfahrens zum jetzigen Zeitpunkt der Flugverkehr am Frankfurter Flughafen nicht abgewickelt werden könnte und so die DFS ihren sich aus § 27 c Abs. 1 LuftVG ergebenden Auftrag, den Luftverkehr sicher, geordnet und flüssig abzuwickeln, nicht erfüllen könnte.

Auch die Festlegung steilerer Anfluggleitwinkel aus Lärmschutzgründen steht in Widerspruch zu den ICAO-Vorgaben, da danach eine Abweichung nur aus Sicherheitserwägungen (entsprechende Topografie) vorgesehen ist. Eine Risikobewertung hinsichtlich der Gewährleistung der Sicherheit in Bezug auf den Frankfurter Flughafen liegt derzeit unseres Wissens nicht vor.

Zu der geforderten Einführung eines CDA-Verfahrens am Tag ist zu bemerken, dass bereits bei den derzeit angewendeten Standardverfahren ein Großteil der Luftfahrzeuge durch den einzelnen Fluglotsen über weite Strecken nicht in niedrigster Höhe, sondern in CDA-ähnlichen Profilen auf den Endanflug geführt werden. Dieses lässt sich im stanly track auf der homepage der DFS nachvollziehen. Eine Festlegung durch Rechtsverordnung ist aus Kapazitätsgründen derzeit nicht möglich. Zudem hat bereits die Einführung eines CDA-Verfahrens für die Nachstunden durch Rechtsverordnung zu Sicherheitsproblemen geführt, so dass die Rechtsverordnung aufgehoben werden musste und die Luftfahrzeuge nunmehr – soweit möglich – durch Einzelfreigaben der Lotsen in CDA-Profilen geführt werden.

Inwieweit die genannten Verfahren im Bereich des Frankfurter Flughafens wesentliche Lärminderungspotentiale aufweisen, können wir nicht verlässlich beurteilen. Diesbezüglich müssten Sie sich an die DFS wenden.

Die fachliche Planung sowie Abwägung der Alternativen der Flugverfahren erfolgt durch die DFS, während LBA V sicherstellt, dass die Abwägung ordnungsgemäß erfolgt und die Einhaltung des Abwägungsgebots nachprüfbar ist. Es ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass sich das LBA V die Sachkunde und Ausstattung der DFS bei Planung und Festsetzung der Routen zu nutze machen kann, so dass LBA V über die Festsetzung der Flugverfahren ent-

scheidet, wenn die DFS entsprechende Planungen vorlegt. Solche hinreichend konkretisierten Planungen liegen LBA V derzeit nicht vor.

Die Einleitung der Einführung der oben dargestellten Verfahren ist aus den o.g. Gründen zum jetzigen Zeitpunkt auch nicht durch LBA V – auch unter Berücksichtigung des § 29 b Abs. 2 LuftVG – geboten. Im Übrigen ist der Ist-Zustand der festgelegten Flugverfahren das Ergebnis von intensiven Abwägungs- und Optimierungsprozessen und der langjährigen Zusammenarbeit mit der Lärmschutzkommission, in der die genannten Themen ebenfalls seit Jahren diskutiert werden. Aus der bisherigen Entwicklung ergeben sich keine Anhaltspunkte, dass das bisherige Abwägungsergebnis fehlerhaft ist bzw. offensichtliche Möglichkeiten zur Lärmreduktion bestehen, die nicht mit der Mehrbelastung anderer Bevölkerungsteile einhergehen. Zudem ergibt sich aus dem Hinwirkungsgebot des § 29 b Abs. 2 LuftVG keineswegs die Verpflichtung, die unter Fluglärmschutzaspekten bestmögliche Lösung zu finden. Selbstverständlich wird jedoch auch weiterhin seitens LBA V in Zusammenarbeit mit der DFS im Rahmen des flugsicherungsbetrieblich Machbaren sowie der gesetzlich festgelegten Aufgabenstellung der DFS – wobei die Gewährleistung der Sicherheit oberste Priorität hat – darauf hingewirkt, den Fluglärm zu reduzieren.

Zu den von Ihnen angesprochenen Einwirkungsmöglichkeiten der Fraport AG ist zu bemerken, dass diese Mitglied der Fluglärmkommission ist und demzufolge im Rahmen der Beratungen der Kommission Einwirkungsmöglichkeiten auf die Festlegung der Flugverfahren hat.

Grundsätzlich wird die Zustimmung der Luftfahrtunternehmen bei der Festlegung von Flugverfahren nicht eingeholt. Da diese jedoch in der Fluglärmkommission vertreten sind, können sie hierüber Einfluss nehmen. Sofern allerdings Verfahren festgelegt werden sollen, die nicht ICAO-konform sind und die eine besondere bordseitige Ausrüstung erfordern, die nicht durch die Flugsicherungs-ausrüstungsverordnung (FSAV) verbindlich festgelegt ist, kann ein entsprechendes Verfahren nicht für alle Luftfahrzeuge festgelegt werden, auch wenn es Lärminderungspotentiale aufweisen sollte.

Zum Inhalt des Vortrags vor dem RDF zum Lärminderungspotential bis 2011 vermögen wir keine Stellung zu nehmen, da uns dieser nicht bekannt ist.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dr. Jessica Risch