



DFS Deutsche Flugsicherung

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH · Heinrich-Steinmann-Straße · 51147 Köln

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer
Frau Ursula Philipp-Gerlach
Niddastraße 74

60329 Frankfurt am Main

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
2022F43	17.07.2023		18.08.2023
Auskunft erteilt	Telefon	Telefax	E-Mail
Willehad Hellmann	02203 5707 - 110	02203 5707 - 112	Willehad.hellmann@dfs.de

Ihr Schreiben: **Bürgerverein Fluglärmenschutz Rhein-Berg e. V.**
Nachtfluglärm durch überproportionale Nutzung der „Königsforstroute“

Sehr geehrte Frau Rechtsanwältin Philipp-Gerlach,

unter Bezugnahme auf Ihre Nachfragen vom 17.07.2023 zu unseren Antworten auf den von Ihnen namens und im Auftrage des Bürgervereins Fluglärmenschutz Rhein-Berg e. V. gemäß Umweltinformationsgesetz (UIG) gestellten Antrag auf Informationszugang vom 26.05.2023 teilen wir Ihnen das Folgende mit:

Die Festlegung der Betriebspiste richtet sich nach den Vorgaben der Betriebsanweisung Flugverkehrsmanagement BA-FVM, Ziffer 3.1.2.1, die wiederum auf Vorgaben der unmittelbar geltenden Durchführungsverordnung (EU) 2017/373, Unterpunkt ATS.TR.260 „Selection of the runway-in-use“ basiert und diese umsetzt. In der BA-FVM ist unter Punkt h) der Hinweis auf örtliche Lärminderungsverfahren enthalten, soweit hierzu örtliche Betriebsanordnungen bestehen. Hierauf bezieht sich der in 3.1.2.3 formulierte Ausschluss. In BA-FVM 3.1.2.1 findet sich aber keine Vorgaben zu Lärmschutzbelangen als generellem Kriterium bei der Wahl der Betriebspiste.

Die Nutzung der Pisten am Verkehrsflughafen Köln/Bonn ist durch die örtlichen Flugbeschränkungen, veröffentlicht im Luftfahrthandbuch AIP IFR unter „EDDK AD 2.20“, eingeschränkt. Hier ist u.a. festgelegt, dass in der Nacht die Piste 24 grundsätzlich nicht für Starts genutzt werden darf.

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Niederlassung Köln/Bonn
Flughafen-Tower
51147 Köln
Tel: +49 2203 5707 - 111
Fax: +49 2203 5707 - 112
www.dfs.de

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
Am DFS-Campus
63225 Langen
Tel: +49 6103 707 - 0
Fax: +49 6103 707 - 1396
Sitz der Gesellschaft:
Langen/Hessen
Amtsgericht Offenbach/Main,
HRB 34977

Vorsitzende des Aufsichtsrats:
Antje Geeser
Geschäftsführung:
Arndt Schoenemann (Vors.),
Dirk Mahns,
Friedrich-Wilhelm Menge,
Andrea Wächter

Commerzbank Offenbach
BLZ 505 400 28 Konto 421 5737 00
IBAN DE24 5054 0028 0421 5737 00
BIC [SWIFT] COBADEFF
Deutsche Bank Frankfurt
BLZ 500 700 10 Konto 091 6734 00
IBAN DE66 5007 0010 0091 6734 00
BIC [SWIFT] DEUTDEFF



Abfliegende Luftfahrzeuge werden regelmäßig über die IFR-Abflugstrecken in das Luftverkehrsstreckennetz der Bundesrepublik Deutschland geführt. Die gewünschten Luftverkehrsstrecken für die einzelnen Flüge werden durch die Luftfahrtunternehmen in den aufzugebenden Flugplänen festgelegt. Der Flugplan wird im Integrated Initial Flight Plan Processing System (IFPS) im Network Manager Operations Centre (NMOC) von Eurocontrol auf seine Plausibilität und Durchführbarkeit geprüft. Der Übergang von der Abflugstrecke in die jeweilige Luftverkehrsstrecke erfolgt an im Flugplan festgelegten Navigationspunkten. Von den an einem Flugplatz gegebenen Betriebspisten führt jeweils eine Abflugstrecke zu den Navigationspunkten, an dem der Übergang in das Luftverkehrsstreckennetz erfolgt. Entspricht die im Flugplan enthaltene Abflugstreckenversion nicht der Version für die aktuelle Betriebspiste, wird sie von dem DFS-System auf die Version der aktuellen Betriebspiste geändert, wobei der Navigationspunkt unverändert bleibt.

Am Verkehrsflughafen Köln/Bonn findet der Übergang in das Luftverkehrsstreckennetz an den Navigationspunkten NVO, WYP, KUMIK, PODIP oder COL statt. Ausgehend von den sechs möglichen Betriebsrichtungen 06, 14L, 14R, 24, 32L und 32R gibt es also für jeden dieser Navigationspunkte sechs unterschiedliche Abflugstrecken (z.T. zusätzlich differenziert nach Luftfahrzeugtypen).

Eine Nutzung der vier über den Königsforst verlaufenden Abflugstrecken ergibt sich praktisch dann, wenn die Fluggesellschaft einen Übergang in das Luftverkehrsstreckennetz über den Navigationspunkt WYP, KUMIK, PODIP oder COL beantragt hat und die örtliche Platzkontrolle nach den geltenden Vorgaben und unter Berücksichtigung des gesetzlichen Auftrages der DFS gemäß § 27c Abs. 1 LuftVG die Betriebspiste 32R festgelegt hat.

Die relative Häufigkeit des Überflugs über den Königsforst ergibt sich daraus, insgesamt vier Abflugstrecken zu in den Flugplänen aufgegebenen Navigationspunkten im ersten Segment streckengleich über den Königsforst verlaufen.

Auch für die Piste 32R ist eine Abflugstrecke festgelegt, die nach dem Start in westliche Richtung zum Navigationspunkt NVO führt. Abflüge, die Ihren Flugplan über diesen Navigationspunkt aufgegeben haben, werden nach dem Start auf der Piste 32R über diese Abflugstrecke zum Punkt NVO geführt und fliegen nicht über die sog. Königsforstroute. Die im Flugplan von den Luftfahrtunternehmen aufgegebenen Navigationspunkte schränken die Wahl der Betriebspiste durch die örtliche Platzkontrolle deshalb nicht ein, weil von jeder Piste die Anbindung zu jedem der o.g. Navigationspunkte festgelegt ist.

Auch deshalb wird der DFS durch die Vorgaben zur Festlegung der Betriebspisten kein Beurteilungsspielraum eingeräumt, der durch die örtliche Platzkontrolle zu Ungunsten der Anrainer der sog. Königsforstroute ausgenutzt würde.



Zu Ihren Fragen:

1. Wer ist zuständig für die Wahl der Betriebspiste, die für Starts genutzt wird?

Die Wahl der Betriebspiste(n) erfolgt unter Berücksichtigung der Vorgaben gem. BA-FVM 3.1.2.1, der europäischen Vorgaben sowie der örtlichen Flugbeschränkungen durch die örtliche Platzkontrollstelle. Die zeitgleiche Nutzung mehrere Betriebspisten ist möglich.

Die Festlegung der Betriebspiste durch die örtliche Flugsicherung hängt nicht von dem Zielgebiet des Fluges ab, sondern von den vorgenannten Faktoren.

2. Welche Kriterien sprechen gegen die Nutzung der Betriebspiste, die für Westabflüge genutzt werden kann?

Wir nehmen an, dass sich die Frage auf die nach Westen ausgerichtete Piste 24 bezieht. Diese ist im Rahmen der Betriebsgenehmigung und den örtlichen Flugbeschränkungen grundsätzlich nur tagsüber nutzbar.

Die Piste 24 ist mit einer Länge von 2.459 m deutlich kürzer als die Piste 32R mit 3.815 m und bedeutet somit Nachteile hinsichtlich der flugbetrieblichen Nutzung insbesondere für die in der Nacht operierenden Großraumflugzeuge. Je nach konkretem Einzelfall können auch weitere Aspekte gegen eine Nutzung sprechen, so zum Beispiel Windrichtungen oder Wetterbedingungen.

Wie bereits erläutert, sind Abflugstrecken zum westlich des Flughafens gelegenen Navigationspunkt NVO von allen Pisten festgelegt und werden so auch genutzt. Auch die Piste 24 ist insofern nicht auf bestimmte Abflugstrecken beschränkt.

Bei einem Start nach Westen über die Piste 24 würde ein Abflug, der den Übergang in des Luftverkehrsstreckennetz über WYP beantragt hat, nach dem Start nicht weiter nach Westen, sondern in einem weiten Bogen nach Süden schließlich östlich vom Flughafen nach Norden zum Navigationspunkt WYP fliegen.

3. Wieso wird die Westabflugroute nicht häufiger genutzt?

Wir gehen davon aus, dass mit der Westabflugroute, die nach Westen auf den Navigationspunkt NVO ausgerichteten Abflugstrecken gemeint sind.

Abflugstrecken zum Navigationspunkt NVO für den weiteren Übergang ins Luftverkehrsstreckennetz sind von allen Pisten aus festgelegt.

Die Fluggesellschaften legen in ihren Flugplänen eigenverantwortlich im Rahmen der gesetzlich geforderten Flugplanung die Navigationspunkte fest, an denen der Übergang



ins Luftverkehrsstreckennetz hin zum Zielflughafen erfolgt. Soweit der beantragte Navigationspunkt der westlich vom Flughafen gelegene Punkt NVO ist, wird abhängig von der Betriebspiste und ggf. Luftfahrzeugtyp die hierfür jeweils festgelegte Abflugstrecke zum Navigationspunkt NVO freigegeben.

Auf die von den von den Fluggesellschaften aufgegebenen Flugstrecken einschließlich des Navigationspunktes für den Übergang ins Luftverkehrsstreckennetz hat die örtliche Flugsicherung keinen Einfluss.

Mit freundlichen Grüßen

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

i.V. 
Willehad Hellmann
Towermanager Köln/Bonn

i.A. 
Daniel Hötte
Sachbearbeiter FVK Tower Köln/Bonn