



TOP 5 Beschluss zur PBN (Performance Based Navigation)-Implementierung am Flughafen Frankfurt

Hintergrund

Bis 2030 sind nach EU-DVO aus den Jahren 2014 (716/2014) und 2018 (2018/1048) die Flugverfahren an den IFR-Flugplätzen in Deutschland sukzessive auf Performance Based Navigation (PBN), d. h. auf mindestens den Navigationsstandard RNAV-1, umzustellen. An vier Pilotflughäfen in Deutschland, zu denen der Flughafen Frankfurt gehört, sollte die Einführung mindestens einer RNP1-SID (inkl. RF-Leg und einer RNP1-STAR) bis zum 25.1.2024 erfolgen. Am Flughafen Frankfurt ist die letztgenannte Vorgabe bereits umgesetzt.

Die DFS arbeitet aktuell an einer Umstellung aller Flugverfahren am Flughafen Frankfurt auf den anderen Navigationsstandard. Nach ersten Entwürfen ist bereits jetzt erkennbar, dass die neuen Verfahrensvorgaben bei einer 1:1 Umsetzung in zahlreichen Fällen dazu führen würden, dass sich im Nahbereich des Flughafens Frankfurt viele der seit Jahrzehnten implementierten und anhand der Siedlungsstruktur lärrminimierten Abflugverfahren im lateralen Verlauf ändern würden. Das gilt insbesondere für Abflugstrecken mit frühen Kurvensegmenten. Die auf dieser Basis zu erwartenden Änderungen lassen erhebliche Verwerfungen und einen deutlichen Anstieg der Anzahl der Hochbetroffenen im Rhein-Gebiet befürchten.

Bei der Planung und Festlegung von Flugverfahren ist es jedoch auch nach den neuen Vorgaben grundsätzlich noch möglich, von bestimmten Anforderungen abzuweichen, z. B. den sog. PANS-OPS (Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations). Voraussetzung ist wie bisher, dass eine entsprechende Sicherheitsbewertung positiv verläuft und die Ausnahme von den zuständigen Stellen genehmigt wird (BAF, BMVI).

Die DFS hat mitgeteilt, dass sie plane, die Beratung der Fluglärmkommission jeweils nur über einzelne Streckenänderungen einzuholen und die Flugroutenänderungen sukzessive über mehrere Jahre hinweg durchzuführen. Das hätte jedoch zur Folge, dass der Gesamtumfang der für wichtige Strecken zu erwartenden Verschlechterungen im Nahbereich sowohl für die einzelnen Kommunen als auch für die Rhein-Main-Region insgesamt nicht erkennbar wird und bestehendes Optimierungspotential aufgrund von Wechselwirkungen mit anderen Flugstrecken nicht im gebotenen Umfang gehoben werden kann.

Im Hinblick auf die Brisanz, die mit der Umsetzung der EU-DVO für die Lärmbetroffenheit rund um den Flughafen Frankfurt verbunden ist, ist dringender Handlungsbedarf geboten. Allem voran ist ein Gesamtkonzept für die Umsetzung erforderlich, aus dem erkennbar wird, welche Folgen (negativ und positiv) sich aus der Umstellung unter dem Aspekt des Lärmschutzes ergibt. Dabei soll auch aufgezeigt werden, wie eine Umsetzung des EU-Rechts unter Einbindung des Bundes und ggf. der EU so erfolgen kann, dass die zu erwartenden Nachteile so gering wie möglich ausfallen und sich die Lärmbetroffenheit insgesamt nicht erhöht.

Beschluss

1. Die Fluglärmmmission fordert die DFS dazu auf, im Rahmen der Umsetzung der EU-DVO aus den Jahren 2014 und 2018 zur PBN-Implementierung ein Gesamtkonzept für den Flughafen Frankfurt vorzulegen, welches auch eine Berechnung über die zu erwartende Gesamtfluglärmbelastung im Vergleich zum aktuellen bzw. im Planfeststellungsverfahren für die Lärmbewertung unterstellten Flugroutensystem enthält. Eine Einzelberatung von Flugstreckenänderungen ohne Einbettung in ein solches Gesamtkonzept, die unter Nutzung von PBN-basierten Flugverfahren erfolgen und erwarten lassen, dass lateral im Nahbereich von den bisherigen tatsächlich geflogenen Routen abgewichen werden wird, lehnt die Kommission ab.
2. Ziel sollte es sein, insbesondere im Nahbereich keine Verschlechterung der tatsächlichen Flugverläufe unter Lärmaspekten zu erhalten, und jedenfalls so lange wie möglich an den zum jeweiligen Zeitpunkt lärmärmsten Flugverfahren festzuhalten. Spätestmöglicher Umsetzungszeitpunkt ist nach den PBN-DVO das Jahr 2030. Bei der Erarbeitung von Flugroutenanpassungen aufgrund der PBN-DVO der EU sollten alle bestehenden Möglichkeiten für die Implementierung lärmärmer Flugverfahren genutzt werden. Insofern sollten auf der Grundlage von Sicherheitsbewertungen auch die Möglichkeiten von ICAO-Abweichungen in die Prüfungen einbezogen werden.
3. Die Kommission bittet den hierfür verantwortlichen Bund (DFS, BAF, BMVI) und die in der Verordnung ebenso als zu konsultierend benannte Flughafenbetreiberin Fraport AG sowie die am Standort operierenden Fluggesellschaften darum, auf Basis eines solchen Gesamtkonzepts auf EU-Ebene eine entsprechende Auslegung der Vorgaben zu bewirken, die sicherstellt, dass jedenfalls keine Verschlechterung der Lärmbetroffenheit im Nahbereich des Flughafens in der Rhein-Main-Region eintritt. Hierzu gehört die Offenheit für die Implementierung sicherheitsbewerteter Ausnahmen z. B. von Planungsvorgaben nach ICAO, wenn sich hierdurch negative laterale Flugverläufe vermeiden lassen. Soweit dies bei bestimmten Strecken nicht möglich ist, umfasst dies auch die Beibehaltung bestimmter bestehender Abflugverfahren.
4. Die Kommission bittet das Forum Flughafen und Region, die Erstellung eines solchen Gesamtkonzepts nebst Lärmbewertung zu unterstützen und voranzubringen.
5. Die Kommission bittet das Land Hessen, die genannten Zielsetzungen zu unterstützen, sich hierfür gegenüber dem Bund und der EU einzusetzen und sicherzustellen, dass die im Planfeststellungsbeschluss enthaltenen Vorgaben und Abwägungsergebnisse zum Lärmschutz uneingeschränkt eingehalten bleiben.