



Bundesaufsichtsamt  
für Flugsicherung

## Werden Flugverfahren auch geändert und angepasst?

Flugverfahren werden nach ihrer Inbetriebnahme regelmäßig auf ihr Optimierungspotential überprüft. Ziel ist dabei insbesondere die Verbesserung der (Betriebs-) Sicherheit und/oder des Lärmschutzes. Hierfür kommen Erkenntnisse der tatsächlichen Flugpraxis ebenso zum Tragen wie etwaige neue technische Entwicklungen. Wird ein Anpassungs- oder Änderungsbedarf festgestellt, wird der Prozess der Flugverfahrensfestlegung neu angestoßen.

## Flugverfahren = „Flugroute“?

In den Luftfahrtkarten werden Flugverfahren zur besseren Veranschaulichung als Ideallinie dargestellt. Dabei ist eine straßenähnliche Abbildung der Flugbewegungen in der Luft nicht möglich.

Flugverfahren werden von einer Vielzahl verschiedener Luftfahrzeuge genutzt, deren technische Ausstattung und Flugeigenschaften sich ganz erheblich unterscheiden können. So gibt es beispielsweise noch Luftfahrzeuge, die in den 1980er Jahren gebaut wurden – zu einer Zeit, in der GPS noch nicht zur Standardausrüstung gehörte. Auch wirken sich Größe, Gewicht und Triebwerksleistung des Luftfahrzeugs entscheidend aus. Zudem ist der konkrete Flugverlauf von äußeren Einflüssen (z.B. Wetterverhältnissen) abhängig. Dies führt dazu, dass die Flugverläufe selbst bei Anwendung eines Flugverfahrens immer einer gewissen Streuung unterliegen, sowohl seitlich als auch in der Höhe. Der umgangssprachlich für Flugverfahren verwendete Begriff der „Flugrouten“ ist daher insoweit irreführend.

## Warum gibt es Flugverkehr auch außerhalb von Flugverfahren?

Flugverfahren ergänzen und erleichtern durch eine gewisse Standardisierung der Flugbewegungen die Flugverkehrskontrolle, die ansonsten in Form von Einzelfreigaben durch die Fluglotsen erfolgt. Da der Flugverkehr von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst wird, reichen Flugverfahren jedoch zur Abwicklung des Verkehrs nicht aus. Vielmehr muss die Flugverkehrskontrolle flexibel agieren und reagieren können. Einzelfreigaben sind daher von Gesetzes wegen von dem Piloten stets vorrangig zu befolgen. Dabei sind Fluglotsen nicht an festgelegte Flugverfahren gebunden. Ab einer für den jeweiligen Flugplatz festgelegten Mindestflughöhe können sie die Luftfahrzeuge vielmehr auf Grundlage ihres gesetzlichen Auftrags unabhängig von Flugverfahren frei leiten. Es kommt daher auch abseits von Flugverfahren zu Überflügen.

### Impressum

Herausgeber  
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)  
D - 63225 Langen (Hessen)

[www.baf.bund.de/flugverfahren](http://www.baf.bund.de/flugverfahren)

Stand  
Juli 2019

Gestaltung  
BAF - Stabsstelle PÖ

Bildnachweis  
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH / S. 1, 3  
BAF / S. 4, 5, 6

Druck  
BMVI, Druckerei Bonn

# Festlegung von Flugverfahren

Wie entsteht eine „Flugroute“?



## Was sind Flugverfahren?

Flugverfahren sind standardisierte Regelungen für die Abwicklung des Luftverkehrs, insbesondere bei An- und Abflügen zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle.

Die rechtliche Grundlage für den Erlass von Flugverfahren findet sich in § 32 Absatz 4 Nr. 8, Absatz 4c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in Verbindung mit § 33 Absatz 2 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO). Danach beinhalten Flugverfahren insbesondere Festlegungen zu Flugwegen, Flughöhen und Meldepunkten.

Flugverfahren richten sich an den Piloten. Sie sind von diesem zu beachten, sofern er keine abweichende Flugverkehrskontrollfreigabe erhält, also eine vorrangige Einzelanweisung des Fluglotsen. Flugverfahren entlasten somit den Sprechfunkverkehr zwischen Pilot und Fluglotse und erleichtern die sichere, geordnete und flüssige Abwicklung des hohen Luftverkehrsaufkommens. Zudem ermöglichen sie bei unvorhergesehenen Ereignissen, wie z.B. den Verlust des Funkkontakts, einen sicheren Weiterflug auch ohne Anweisung durch einen Fluglotsen, da alle Beteiligten den weiteren Flugverlauf auf Basis des angewendeten Flugverfahrens kennen.

## Wie werden Flugverfahren festgelegt?

In der Regel werden Flugverfahren in Deutschland durch die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) nach Maßgabe der Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) geplant und durch das BAF in Form einer Rechtsverordnung festgelegt.

Die grundlegende Entscheidung über die Einführung des Flugbetriebs nach Instrumentenflugregeln trifft die jeweilige Landesluftfahrtbehörde in dem bei ihr geführten Verwaltungsverfahren. In diesem Verfahren erfolgen die Öffentlichkeitsbeteiligung und die umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen für den gesamten sogenannten Einwirkungsbereich. Die



Betriebsgenehmigung des Flugplatzes und, soweit erforderlich, die Planfeststellung setzen insbesondere mit

- der Gestaltung des Systems aus Start- und Landebahnen,
- mit Beschränkungen der Betriebszeiten (z.B. Nachtflugbeschränkungen) und
- mit gegebenenfalls darüber hinaus zu beachtenden wesentlichen Erwägungen

den Rahmen für die Planung und Festlegung der Flugverfahren durch das BAF.

Die zeitlich nachfolgende Flugverfahrensfestlegung dient primär dem gesetzlich vorgegeben Ziel der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Dabei werden aber auch Umwelt- und Lärmschutzaspekte im Sinne einer abgewogenen Verteilung der durch den Betrieb des Flugplatzes bedingten Auswirkungen berücksichtigt. Hierfür werden die DFS und das BAF von den jeweiligen Fluglärmkommissionen beraten. Um die örtlichen Belange bestmöglich berücksichtigen zu können, setzt sich die Fluglärmkommission aus Vertretern der vom Fluglärm in der Umgebung des Flugplatzes betroffenen Gemeinden, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Fluggesellschaften, des Flugplatzbetreibers und der Landesbehörden zusammen. Bei Flugverfahren, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, holt das BAF zudem eine Stellungnahme des Umweltbundesamtes (UBA) ein („Herstellung des Benehmens“).

Die Verfahrensdauer bis zum Inkrafttreten der Flugverfahren beträgt derzeit durchschnittlich ca. 15 Monate, wobei umfangreiche Verfahren bis zu 2 Jahre dauern können. Die folgende Tabelle zeigt den Prozess in verschiedenen Schritten.

Prozess der Festlegung von Flugverfahren auf Grundlage der Zulassungsentscheidung des Landes für den Flugplatz

| Planung durch die DFS   | Festlegung durch das BAF  | Publikation  |
|---|---|--|
| Entwicklung von Flugverfahrensalternativen durch die DFS unter Berücksichtigung der erwarteten Fluglärm- und Umweltauswirkungen | Prüfung der vorgelegten Planungsunterlagen im BAF, ggf. Veranlassung von Anpassungen  | Veröffentlichung der von der DFS auf Grundlage der Rechtsverordnung erstellten Luftfahrtskarten und Tabellen in der amtlichen, weltweit gültigen Dokumentensammlung für die Luftfahrt, dem Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) |
| Diskussion / Beratung in der örtlichen Fluglärmkommission (FLK)   | Einholung einer Stellungnahme des Umweltbundesamtes (UBA) bei Flugverfahren mit besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm  |  |
| Erstellung der Planunterlagen mit Verfahrensalternativen, unter Abwägung und Benennung einer Vorzugsvariante                    | Bei Bedarf nochmalige Beratung in der FLK   |  |
| Vorlage der Planungsunterlagen beim BAF   | Abschließende Entscheidung des BAF nach Abwägung der in Betracht kommenden Flugverfahrensalternativen, insbesondere unter flugbetrieblichen und -sicherheitsrelevanten Aspekten sowie Fluglärm- und Umweltschutzauswirkungen, unter Würdigung der Stellungnahmen und Empfehlungen des UBA und der FLK |  |
|   | Umsetzung der Planungen in einen rechtsförmlichen Verordnungsentwurf  |  |
|   | Rechts(-förmlichkeits)prüfung im Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz   |  |
|   | Verkündung der Flugverfahren als Rechtsverordnung im Bundesanzeiger und nachrichtliche Bekanntmachung in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL)   |  |