Beteiligungsportal
Baden-Württemberg

ABSPRUNGGELÄNDE

Flugkorridore und Flughöhen

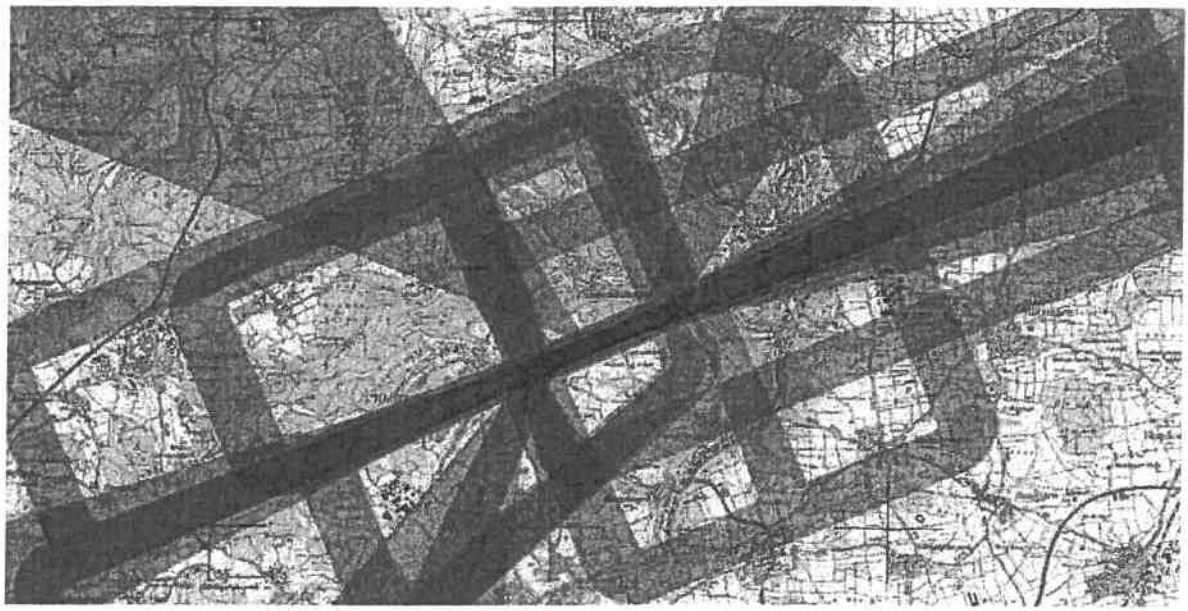


Bild: © Zentrum Luftoperationen

Inhalt

Um die Fallschirmspringer oder Lasten absetzen zu können, fliegen die Flugzeuge in verschiedenen Anflugverfahren auf das Absetzgelände zu. Dabei werden Flugkorridore genutzt und in bestimmten Höhen geflogen.

Flugkorridore

Die derzeit anzunehmenden Flugkorridore gehen aus folgender Karte hervor:

Flugkorridore des Flugplatzes Nagold-Haiterbach (JPG)

Hierbei ist zu beachten, dass die Anflugrouten unter anderem abhängig von der Wetterlage und der eingesetzten Luftfahrzeugen erfolgen. Es wird versucht, die Anflüge möglichst so zu verteilen, dass die Überflüge für einzelne Gebiete möglichst gering gehalten werden.

Alle An-, Ab- und Überflüge finden nach Sichtflugregeln statt. Das bedeutet, dass die Flugstrecken in Abhängigkeit von Wetter, Wolken, anderen Luftfahrzeugen und anderen Gründen grundsätzlich von der Idealllinie abweichen können. Daher werden die Flugstrecken stets mit einer entsprechenden Korridorbreite dargestellt. Diese Korridore stellen Idealllinien dar. Unabhängig

hiervon können und dürfen die Piloten aber auch aus Gründen der Sicherheit sowie aus operationellen Gründen von den hier dargestellten Korridoren abweichen. So können beispielsweise die ersten Platzrunden eines Tages deutlich größer ausfallen, da sich der Pilot zunächst mit dem Gelände vertraut machen muss. Die Darstellung zeigt somit lediglich idealtypische Flugverfahren, die im Gegensatz zu Straßen und Schienen nicht fest vorgegeben sind.

Flughöhen

Bei Anwendung der Regeln für den Sichtflug (Visual Flight Rules; VFR) gelten für Luftfahrzeuge der Bundeswehr grundsätzlich folgende Mindestflughöhen (analog zu den Vorgaben für die Zivilluftfahrt): 1.500 Fuß (circa 500 Meter) für Flächenflugzeuge und 500 Fuß (circa 130 Meter) für Hubschrauber.

Um den Besonderheiten des militärischen Auftrages nachkommen zu können, dürfen militärische Luftfahrzeuge jedoch, wenn der Auftrag dies erfordert, auch unterhalb dieser Höhe fliegen (militärsicher Tiefflug). In diesem Falle gelten folgende Mindestflughöhen: 500 Fuß für Flächenflugzeuge (Propeller) und 100 Fuß (circa 30 Meter) für Hubschrauber. Dabei dürfen Aspekte der Sicherheit nicht vernachlässigt werden. Tiefflüge müssen militärisch gesondert befohlen werden, und werden im Regelfall nicht in Zusammenhang mit einem Sprungvorhaben durchgeführt.

Weitere Abweichungen hierzu bedürfen einer zusätzlichen Genehmigung. Zusätzlich dürfen die oben genannten Höhen bei An- und Abflügen mit Landeabsicht unterschritten werden.

Krankenhaus Nagold

Eine gesonderte Auflage für das Überfliegen von Krankenhäusern besteht nicht, jedoch sind die Luftfahrzeugbesatzungen der Bundeswehr immer bestrebt, insbesondere im Umkreis von Krankenhäusern die Lärmbelastung auf das notwendige Maß zu beschränken.

Die im Zusammenhang mit dem Krankenhaus Nagold stehenden Fragen werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens mit zu überprüfen sein. Hier werden nicht nur die Lärmbelastung, sondern auch alle im Zusammenhang mit dem Krankenhaus stehenden Sicherheitsanforderungen Einfluss finden.

Weiterführende Links

Fragen und Antworten zum Absprunggelände: Militärische Nutzung
Flugkorridore des Flugplatzes Nagold-Haiterbach (JPG)

---

https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/informieren/projekte-und-berichte/ksk-absprunggelaende/das-ist-geplant/flugkorridore-und-flughoehen/

Hier finden Sie Antworten auf die wichtigsten Fragen zu den Lärmauswirkungen:

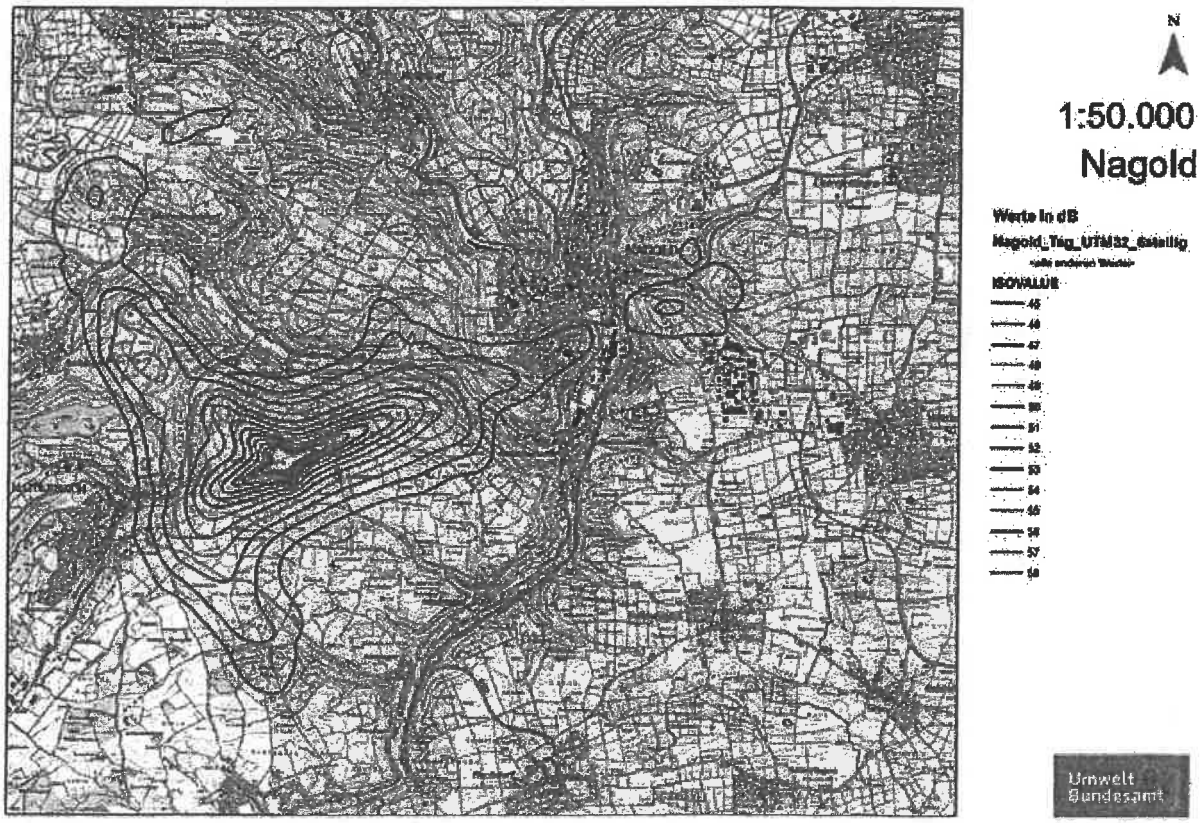
Was ist mit Fluglärm?

- **Wie sieht es grundsätzlich aus? Ist durch die Ausrichtung der An- und Abflüge die Schallrichtung auf die neuen Wohngebiete von Haiterbach ausgelegt?**

  Auf der Grundlage der bisherigen Übungstätigkeit in Renningen-Malmsheim hat das Zentrum Luftoperationen der Bundeswehr eine erste Abschätzung des zu erwartenden Fluglärms vorgenommen. Hierbei wurde das Zentrum Luftoperationen durch das Umweltbundesamt unterstützt. Für das luftrechtliche Genehmigungsverfahren nach Paragraf 40 der Luftverkehrs-Zulassungsordnung ist ein detailliertes Gutachten über das Ausmaß des zu erwartenden Fluglärms erforderlich. Das Gutachten wird von einem externen Gutachter erstellt.

  Es wird angestrebt, die Lärmbelastung der Anwohner so gering wie möglich zu halten. Deshalb wird unmittelbar nach dem Absetzen die Flugroute auch mit den großen Flächenflugzeugen so gewählt, dass der Abflug von der Ortschaft Haiterbach abgewendet wird. Im Anflug von Westen ist ein Überfliegen allerdings mit den großen Flächenflugzeugen nicht zu vermeiden. Diese Luftfahrzeuge befinden sich jedoch während des Absetzens im Geradeaus-Flug in gleichbleibender Flughöhe, was die Lärmbelastung deutlich minimiert.

Wie hoch wird eine mögliche Lärmimmission ausfallen?



- Lärmkartierung Nagold (JPG)

Die Immissionswirkungen des geplanten militärischen Übungsbetriebs werden im luftrechtlichen Genehmigungsverfahren einen besonderen Stellenwert einnehmen. Insbesondere wird das Ausmaß der Geräuschentwicklung auf die Bevölkerung durch einen externen Sachverständigen begutachtet werden.

Zum jetzigen frühen Zeitpunkt vor Einleitung des Genehmigungsverfahrens wurde vom Umweltbundesamt in Dessau eine Kartierung der Geräuschentwicklung auf Basis der Nutzungsangaben der Bundeswehr sowie der US-Gaststreitkräfte erstellt, die auf dem Berechnungsverfahren nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm beruht. Dabei handelt es sich um Durchschnittswerte der zu erwartenden Schalldruckpegel (äquivalenter Dauerschallpegel). Der äquivalente Dauerschallpegel ist ein Maß für die durchschnittliche Schallbelastung, bei der Dauer, Häufigkeit und Intensität der einzelnen Schallereignisse berücksichtigt werden. Der äquivalente Dauerschallpegel ist ein weltweit anerkanntes Maß.

Wie ändert sich die Verkehrsmenge?

- **Wie wird sich die Verkehrsmenge in den Städten verändern?**

  Es wird zu keinen nennenswerten Vermehrungen im Straßenverkehr kommen. Der Umfang an Fahrzeugen (Pkw, Lkw, oder Busse) kann pro Übungstag auf circa 20 Fahrzeuge jeweils fünf bis sechs Mal hochgerechnet werden.

Fährt die Bundeswehr durch Wohngebiete?

- Nein, grundsätzlich nicht. Davon unbenommen sind natürlich gegebenenfalls Umleitungen aufgrund von Straßenbaumaßnahmen. Zur Wahrnehmung der Übungstätigkeit werden lediglich handelsübliche Kraftfahrzeuge in geringer Anzahl mit Straßenzulassung genutzt.

  Wenn die Bundeswehr mit handelsüblichen Pkw oder Bussen auf öffentlichen Straßen fährt, macht sie das wie jeder andere auch (sogenannter „Gemeingebrauch"). Wenn die Nutzung über das übliche Maß hinausgeht oder wenn für militärische Zwecke eine besondere Straße benötigt wird (beispielsweise um ein Wohngebiet umfahren zu können), besteht die Möglichkeit, diese Straße durch die Bundeswehr zu finanzieren (sogenannte „zivile Infrastruktur im militärischen Interesse").

Wie laut ist der zweimotorige „Bananenhubschrauber"?

- **Wieviel Dezibel hat der zweimotorige „Bananenhubschrauber" CH-47? Landet der auch?**

  Die Auswahl des jeweiligen Luftfahrzeugs ist abhängig von der Verfügbarkeit. Die übenden Einheiten der US-Streitkräfte bevorzugen die C-130 Hercules. Eingesetzt wird auch der Hubschrauber CH-47 Chinook. Eine Nutzung durch sogenannte Drehflügler wie CH 47, oder auch CH-53 ist nicht die erste Priorität. Im Sinne der Verfahrensanwendung in der Vertikalen Verbringung von Streitkräften mit einem Fallschirm ist ein Flächenflugzeug wie die Transall oder die Herkules stets die erste Wahl.

Der US-Hubschrauber vom Typ CH-47 Chinook wurde bei der Fluglärmdarstellung des Umweltbundesamtes berücksichtigt.

Wie hoch ist die Belastung mit Abgasen und Kerosin?

- **Wie hoch ist die Belastung mit Abgasen und Kerosin durch die Transall beziehungsweise die Flugzeuge, die zum Absetzen benutzt werden?**

  Dies wird im Rahmen des luftrechtlichen Verfahrens durch die Erstellung eines Luftgutachtens untersucht.

Propellermaschinen und Transporthubschrauber

- **Es wäre wünschenswert, der Bevölkerung zu zeigen, welche Lärmbelästigung durch landende und startende kleine Propellermaschinen und Transporthubschrauber zu erwarten ist.**

  Wie hoch ist die Lärmentwicklung mit dem Hubschrauber bei Tagbetrieb? Bitte ebenfalls einen Probeflug durchführen.

  Aufgrund des prozessualen Ablaufs bei der Planung von Luftfahrzeugeinsätzen ist dies grundsätzlich zwar möglich, aber aufgrund der Auftragslage und der Verfügbarkeit der Luftfahrzeuge nicht kurzfristig. Zunächst sind deshalb solche Planungen nicht vorgesehen. Auch diese Fahrzeugtypen sind in der Lärmkartierung des Umweltbundesamts berücksichtigt.

Wird künftig auch der Airbus A400M zum Absetzen genutzt?

- **Wird künftig auch der Airbus A400M zum Absetzen genutzt? Ist dieser lauter als die Herkules?**

  A400M Atlas, C-160 Transall und C-130 Hercules gehören gemäß Fluglärmgesetz alle zur Luftfahrzeuggruppe P-MIL 2 mit vergleichbarer Geräuschentwicklung. Sie werden daher für die Berechnung alle gleich behandelt.

  Nach heutigem Sachstand ist der A400M konstruktiv nicht für das Absetzen von Fallschirmspringern vorgesehen.

Waren die Übungen im Mai repräsentativ?

- **Waren die Übungen am 3., 4. und 9. Mai 2017 repräsentativ? Sind andere Fluggeräte, insbesondere Hubschrauber und die Fluggeräte der amerikanischen Streitkräfte lauter?**

  Die Übungen waren hinsichtlich der Überflüge beziehungsweise der zu erwartenden Geräuschkulisse repräsentativ für das Absetzen mit dem Luftfahrzeugmuster C160 Transall, welches vergleichbar zu den Luftfahrzeugmustern C-130 Hercules oder A400M Atlas ist. Die Bodenorganisation entsprach exakt dem eines realen

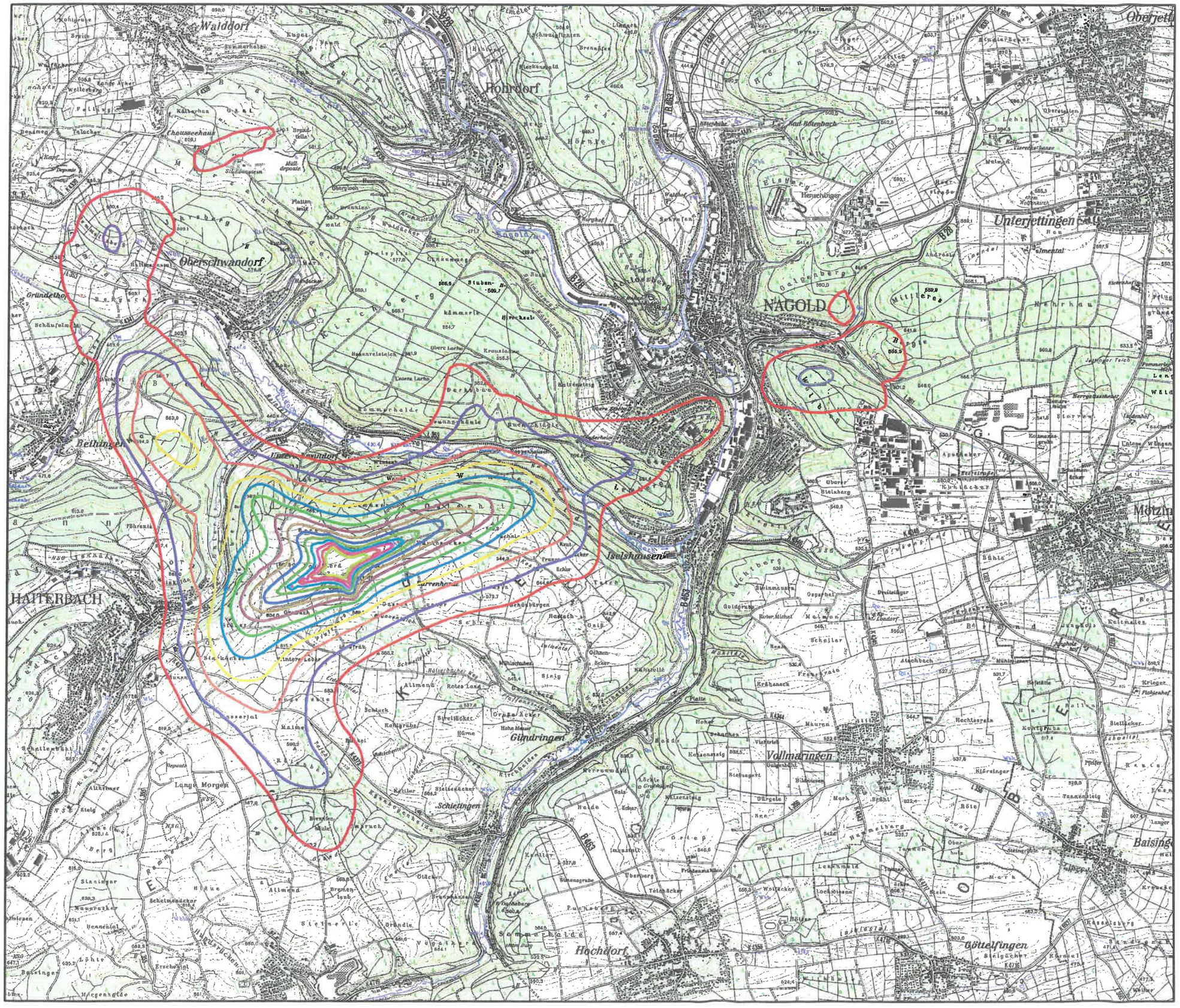
Übungsbetriebes. Auch wenn aufgrund der fehlenden Zustimmung von Grundstückseigentümern kein Einsatz von Fallschirmspringern stattfinden konnte ändert dies nichts an der Geräuschkulisse, da der Abstieg der Fallschirme ohne Geräuschentwicklung ist.

Die für den 4. Mai 2017 angekündigte Übung fand aufgrund des schlechten Wetters nicht statt.

Lärmemissionen bei geänderten Anflugrouten

- **Wie ändern sich die Lärmemissionen, wenn die Anflugrouten aufgrund der Wetterlage gegenüber den im Genehmigungsverfahren geprüften Routen geändert werden müssen?**

  Die Anflugrouten der am häufigsten eingesetzten großen Flugzeuge Herkules und Transall können sich nicht wesentlich verändern, da die Luftfahrzeuge die letzten circa zehn Kilometer direkt auf das Absetzgelände zufliegen müssen. Für die kleineren Fahrzeuge wurden verschiedene Alternativrouten entwickelt, die je nach Wetterlage genutzt werden können und die jeweils die Lärmkulissen für bebautes Gebiet minimieren. Alle Routen sind in der Lärmberechnung des Bundesumweltamtes berücksichtigt. Da die Luftfahrzeuge nicht auf Schienen oder Straßen fliegen, muss immer mit einer geringen Abweichung von den vorliegenden Flugstrecken gerechnet werden. Ein Verschieben von Flugrouten an einzelnen Tagen ist bei der Berechnung auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm einkalkuliert.



N

1:50.000

Nagold

Werte in dB

Nagold_Tag_UTM32_6stellig

<alle anderen Werte>

ISOVALUE

- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50
- 51
- 52
- 53
- 54
- 55
- 56
- 57
- 58

Umwelt Bundesamt

008°35' 008°40' 008°45' 008°50'

48°35'

48°30'

Zentrum Luftoperationen
A 3 III c
Sachgebiet Lärmschutz
Telefon: 069 / 79 307 - 3430 FspNBw: 4260 - 3430

erstellt: 05.05.2017
durch: Gundersdorff, Dipl.-Ing.

Flugplatz
NAGOLD-HAITERBACH
Korridore
Maßstab: 1 : 50 000

km 1 2 3