

Aktive Schallschutzmaßnahmen Forum Flughafen und Region, FFR

- **Allgemeine Hinweise zum ersten FFR-Maßnahmenpaket „Aktiver Schallschutz“**

Im Rahmen des Expertengremiums Aktiver Schallschutz des FFR haben Vertreter der Kommunen, der Luftfahrtbranche, der Behörden und weitere Sachverständige Ende Juni 2010 ein Maßnahmenpaket mit Vorschlägen zum aktiven Schallschutz für den Flughafen Frankfurt/Main veröffentlicht. Diese Vorschläge zielen darauf ab, möglichst viele Menschen, die in der Region von Fluglärm betroffen sind, zu entlasten bzw. die im Planfeststellungsverfahren prognostizierte Fluglärmbelastung nach dem Ausbau so gering wie möglich zu halten.

Im weiteren Verlauf gehen wir auf nur 2 der insgesamt 7 Vorschläge, die zum ersten Aktiven Schallschutz-Paket gehören, ein, weil nur diese 2 Maßnahmen mit Änderungen der An- und Abflugrouten bzw. mit einem geänderten Bahn- und Routennutzungskonzept im Abflugbereich einhergehen:

- **das Anflugverfahren Segmented RNAV (GPS) Approach,**
- **das Betriebskonzept für den Abflugbereich „Bevorzugte Bahnnutzung“ oder „Dedicated Runway Operations“, abgekürzt „DROps“,**

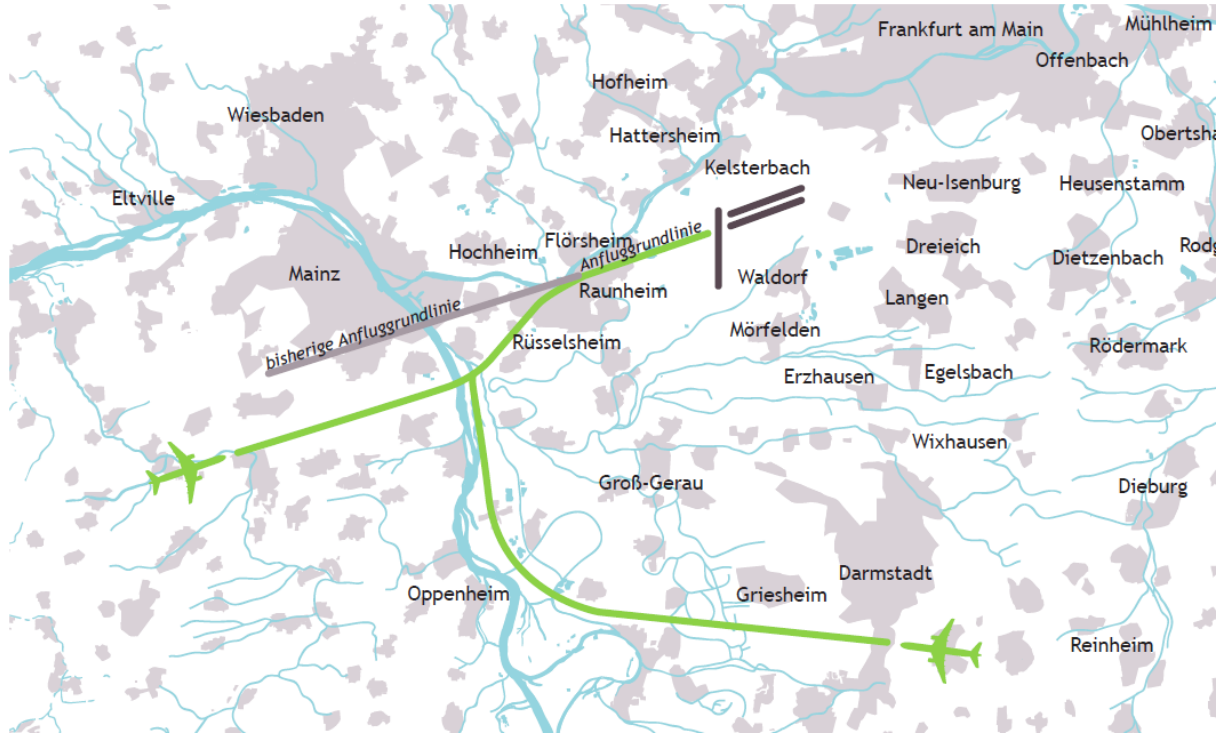
Umfassende Informationen zum Gesamtmaßnahmenpaket Aktiver Schallschutz finden Sie unter www.forum-flughafen-region.de, unter dem Link „Umwelthaus - Forum“ und dort im Bereich „Expertengremium Aktiver Schallschutz“.

- **Das Anflugverfahren Segmented RNAV (GPS) Approach**

Wie Sie in den nachfolgenden Grafiken einsehen können, sieht die Segmented Approach-Flugführung – hellgrün dargestellt - bei Ost- wie auch bei Westbetrieb ein südliches Umfliegen der im Endanflug befindlichen und besonders belasteten Siedlungsgebiete vor. Die Luftfahrzeuge schwenken erst bei ca. 5 nm (ca. 9,3 km) vor dem Aufsetzpunkt auf die Anfluggrundlinie in Richtung des Landekurses ein.

Der Probetrieb für alle Airlines hat am 10.02.2011 begonnen.

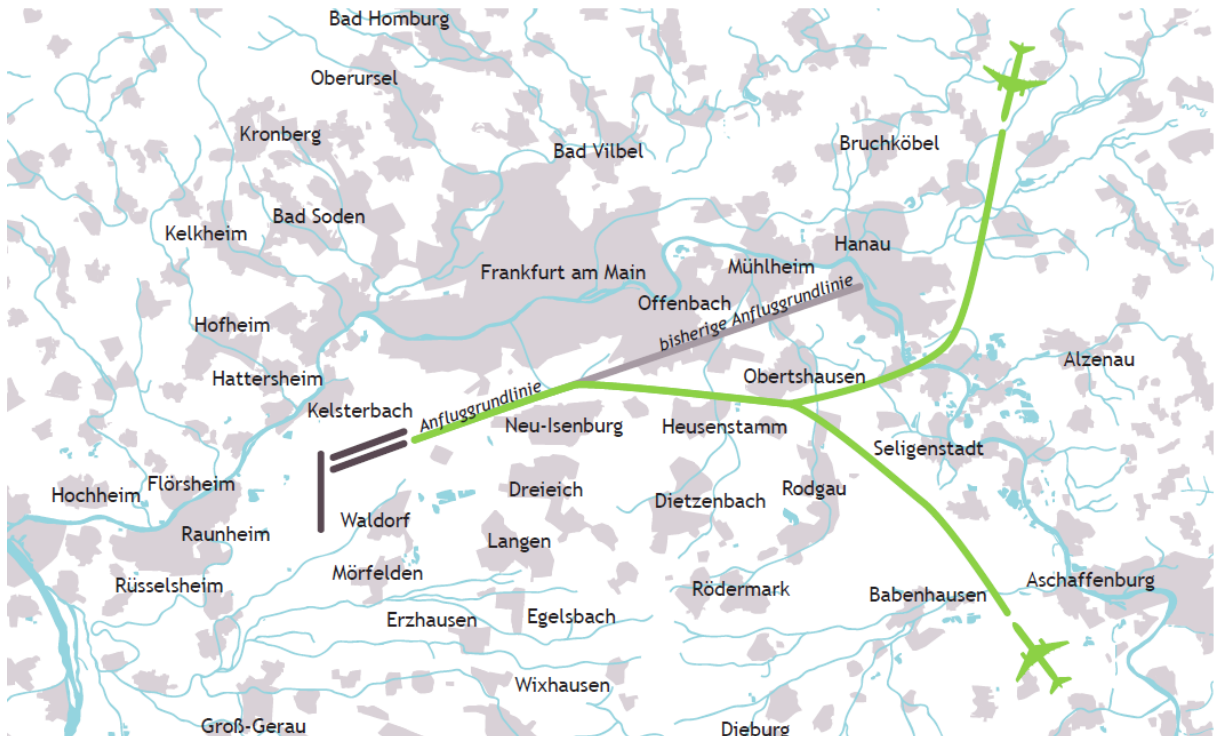
Segmented Approach kann nach derzeitigem Planungs- und Realisierungsstand nur in verkehrsschwachen Zeiten, zwischen 23 und 5 Uhr, geflogen werden.



Segmented RNAV (GPS) Approach Nachtanflugstrecken (23 bis 05 Uhr) bei Betriebsrichtung 07

Quelle der Darstellung: „Bericht Expertengremium Aktiver Schallschutz“

Herausgeber Forum Flughafen & Region / Gemeinnützige Umwelthaus GmbH, www.umwelthaus.org



Segmented RNAV (GPS) Approach Nachtanflugstrecken (23 bis 05 Uhr) bei Betriebsrichtung 25

Quelle der Darstellung: „Bericht Expertengremium Aktiver Schallschutz“

Herausgeber Forum Flughafen & Region / Gemeinnützige Umwelthaus GmbH, www.umwelthaus.org

Um dieses Verfahren nutzen zu können, benötigen die Luftfahrzeuge eine besondere technische Ausstattung und Zulassung für Flächennavigation. Auswertungen zufolge erfüllen

etwa 80 % der Flugzeuge von den in der Nacht anfliegenden Fluggesellschaften die erforderlichen technischen Voraussetzungen. Alleine aus diesem Grund werden nicht alle anfliegenden Maschinen in der Zeit von 23 bis 5 Uhr den Segmented RNAV (GPS) Approach nutzen.

Darüber hinaus ist der Segmented Approach kein vorgeschriebenes, sondern ein empfohlenes Anflugverfahren. Das heißt, auch wenn die Maschinen die technischen Voraussetzungen für das segmentierte Anflugverfahren erfüllen, liegt die Entscheidung, ob das konventionelle oder das segmentierte Anflugverfahren geflogen wird, im Ermessen des Piloten.

Insofern kann der Nutzungsgrad des Segmented Approach auch unterhalb von 80 % aller Anflüge zwischen 23 und 5 Uhr liegen.

Monatliche Routenbelegungszahlen für die Segmented Approach-Strecken bei Betriebsrichtung 25 und 07 werden mit den Januar 2011-Übersichten im Menu „Routenbelegung“ auf unserer Internetseite (unter www.fraport.de, über den Link „Infoservice Fluglärm“) regelmäßig bereitgestellt.

- **Das Betriebskonzept für den Abflugbereich „Bevorzugte Bahnnutzung“ oder „Dedicated Runway Operations“, abgekürzt „DROps“**

Die 2 Betriebskonzepte DROps-07 (Ostbetrieb) und DROps-25 (Westbetrieb) wirken gezielt auf Entlastungseffekte im Abflugbereich hin, z. B. durch Abwechslung von Bahnnutzungen oder die Vermeidung von lärmbezogenen besonders ungünstigen flugbetrieblichen Konstellationen.

Dabei sollen für die Abwicklung von Abflügen an Tagen ungeraden Datums zwischen 23 und 5 Uhr DROps und an Tagen geraden Datums das konventionelle Betriebskonzept genutzt werden. Damit entstehen zeitweise Lärmpausen für die jeweils Betroffenen.

Die 2 nachfolgenden Grafiken stellen jeweils die Betriebskonzepte 07 und 25 dar, hierbei werden alle Abflugstrecken schematisch dargestellt. Die bei den konventionellen Betriebsszenarien genutzten Strecken sind für das Betriebsszenario 25 grau und für 07 türkis. Bahnen und Routen, die im Rahmen der DROps-Betriebsszenarien genutzt werden, sind hellgrün dargestellt.

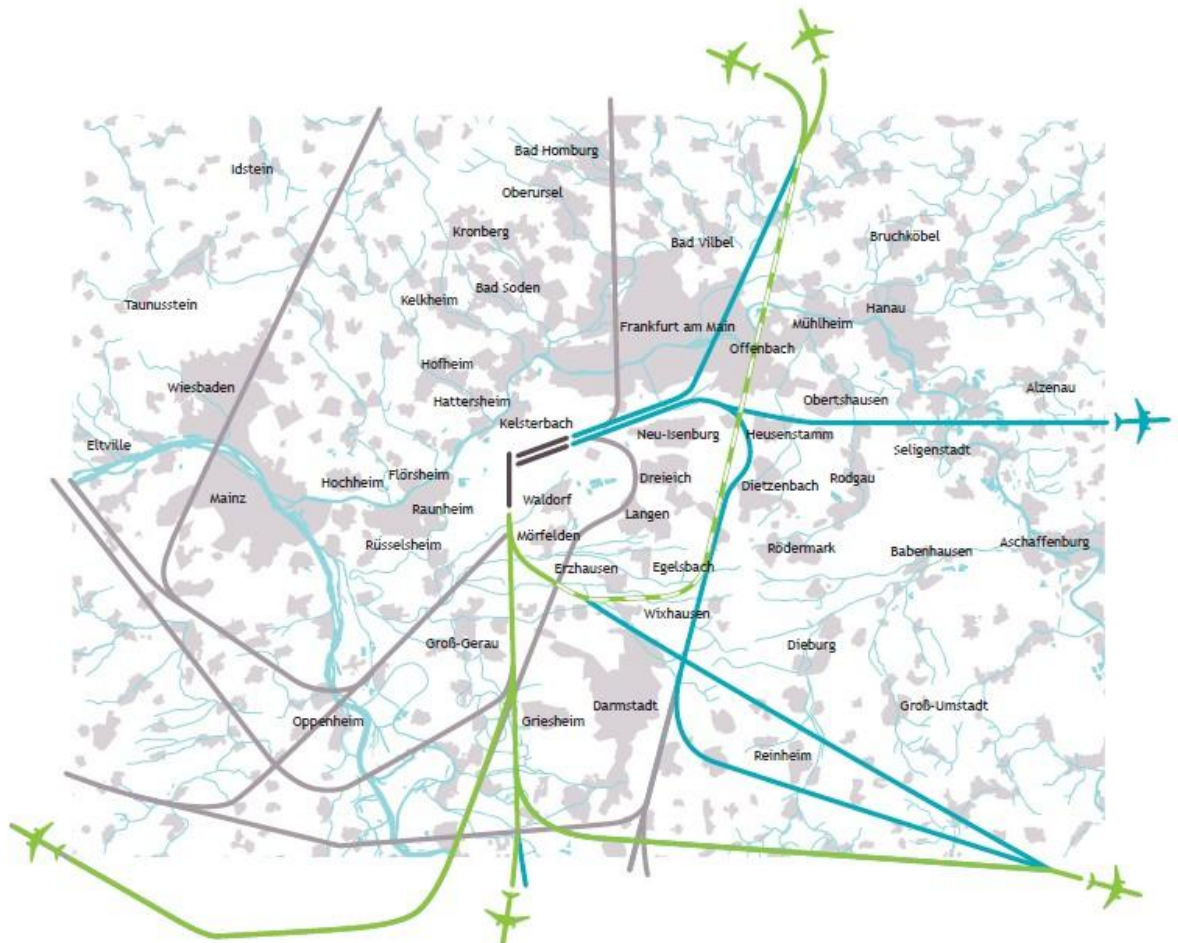
Das DROps-Konzept für Ostbetrieb:

- Alle Abflüge werden auf die Startbahn West gelegt werden.
- Für Abflüge in Richtung Norden wird eine zusätzliche, nach dem Start auf der Startbahn West östlich des Flughafens verlaufende Abflugstrecke genutzt – in der nachfolgenden Grafik hellgrün-gestrichelt.
- Starts nach Süden, Südosten nicht auf der 18-KNG (kurz) sondern nur auf der 18 KNG (lang) geführt werden.

Abbildung 7 | Maßnahme 5 - Bevorzugte Bahnnutzung (DROps 07) - Start nach Osten

- >> Ausarbeitung eines alternativen Bahnnutzungskonzepts mit möglichst geringer Betroffenenzahl
- >> Abwechselnde Nutzung DROps 07 und bisherige Bahnnutzung
- >> Schaffung von Lärmpausen

I



DROps Nachtanflugstrecken (23 bis 05 Uhr) bei Betriebsrichtung 07

Quelle der Darstellung: „Bericht Expertengremium Aktiver Schallschutz“

Herausgeber Forum Flughafen & Region / Gemeinnützige Umwelthaus GmbH, www.umwelthaus.org

Erläuterung zur Grafikdarstellung des Forum Flughafen & Region

Hellgrün sind jene Routen, die beim DROps-Szenario 07 zwischen 23 und 5 Uhr genutzt werden.

Türkis sind im Vergleich jene Routen, die beim konventionellen Betriebsrichtungsszenario 07 im gleichen Zeitraum genutzt werden.

Grau hinterlegt sind zum einen Routen des konventionellen Betriebsrichtungsszenario 07, die in den Zeiten 23 und 5 Uhr nicht genutzt werden: die Abflugrouten 07 N (kurz) und 07 S (kurz) dürfen bspw. zwischen 22 und 7 Uhr nicht genutzt werden.

Vollständigkeitshalber sind auch jene Routen, die beim anderen konventionellen Betriebsrichtungsszenario, 25, genutzt werden, hier dargestellt, auch diese Routen sind grau hinterlegt.

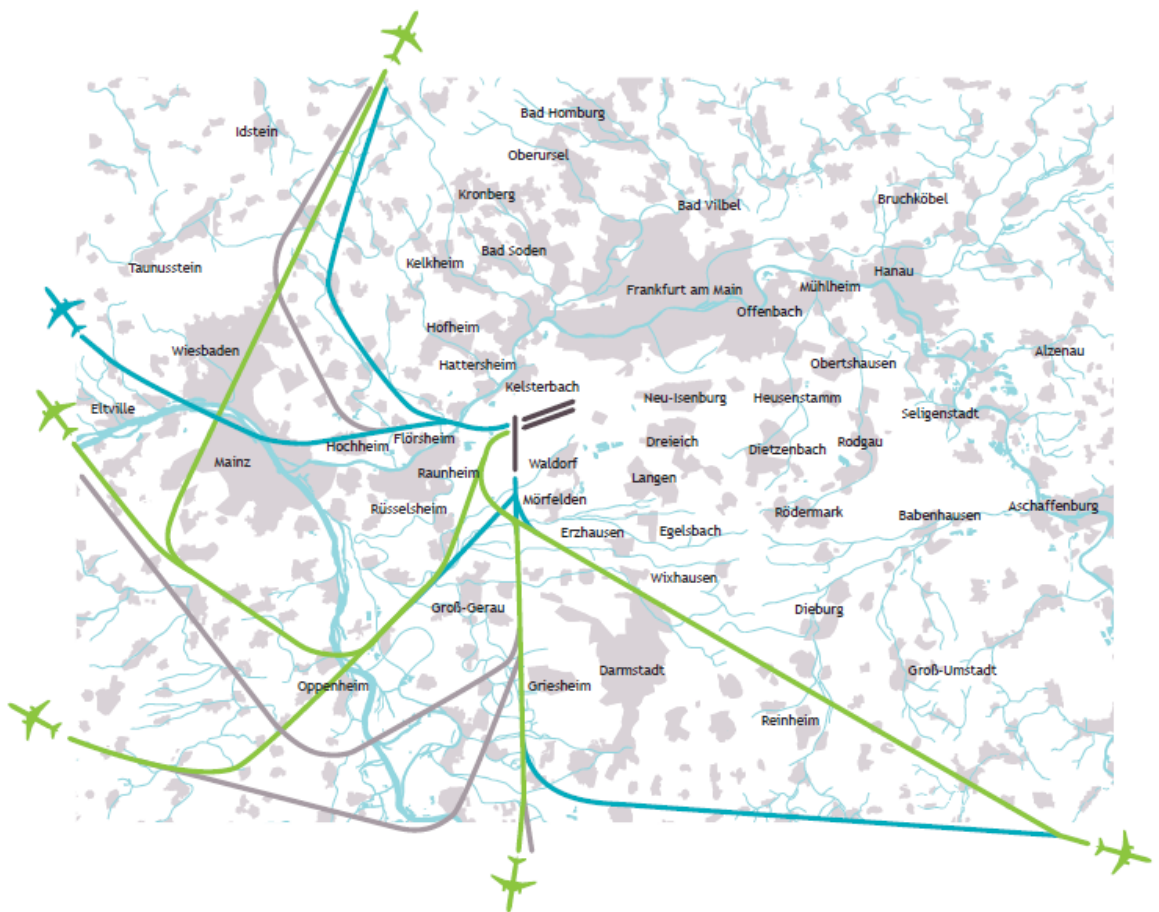
Die Routenbelegungszahlen für die neu eingeführte Abflugroute zur Abwicklung von Starts in Richtung Norden werden mit den Januar 2011-Übersichten im Menu „Routenbelegung“ auf unserer Internetseite (unter www.fraport.de, über den Link „Infoservice Fluglärm“) regelmäßig bereitgestellt.

Das DROps-Konzept für Westbetrieb:

- Starts werden über das Parallelbahnsystem abgewickelt, dafür wird die Startbahn West nicht genutzt.
- Starts in Richtung Süden/ Osten werden über die Abflugroute 18-KNG (kurz) und nicht über die 18-KNG (lang) geführt.
- Starts in Richtung Norden/ Westen erfolgen auf den heutigen Nachtflugrouten.

Abbildung 8 | Maßnahme 5 - Bevorzugte Bahnnutzung (DROps 25) - Start nach Westen

- >> Ausarbeitung eines alternativen Bahnnutzungskonzepts mit möglichst geringer Betroffenenzahl
- >> Abwechselnde Nutzung DROps 25 und bisherige Bahnnutzung
- >> Schaffung von Lärmpausen



DROps Nachtanflugstrecken (23 bis 05 Uhr) bei Betriebsrichtung 25

Quelle der Darstellung: „Bericht Expertengremium Aktiver Schallschutz“

Herausgeber Forum Flughafen & Region / Gemeinnützige Umwelthaus GmbH, www.umwelthaus.org

Erläuterung zur Grafikdarstellung des Forum Flughafen & Region

Hellgrün sind jene Routen, die beim dargestellten DROps-Szenario 25 zwischen 23 und 5 Uhr genutzt werden.

Türkis sind jene Routen, die beim konventionellen Betriebsrichtungsszenario 25 im gleichen Zeitraum genutzt werden.

Grau hinterlegt sind jene Routen, die beim konventionellen Betriebsrichtungsszenario 25 in den Zeiten 23 und 5 Uhr nicht genutzt werden.