

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Probetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

253. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Sibylle Rau, Torsten Przybyla DFS GmbH
Raunheim, der 04.12.2019



DFS Deutsche Flugsicherung

Optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

1. Konzept zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

- 1.1 Vergangenheit-Gegenwart
- 1.2 Probleme des derzeitigen Nutzungskonzepts
- 1.3. Ziel der optimierten Nutzung
- 1.4 Beschreibung der optimierten Nutzung
- 1.5 Potentiale der optimierten Nutzung

2. Probetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

- 2.1 Ziel des Probetriebs
- 2.2 Voraussetzungen für den Probetrieb
- 2.3 Eckdaten des Probetriebs
- 2.4 Monitoring des Probetriebs
- 2.5 Zeitplan

3. FLK Beratung zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

Optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

1. Konzept zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

1.1 Vergangenheit-Gegenwart

1.2 Probleme des derzeitigen Nutzungskonzepts

1.3. Ziel der optimierten Nutzung

1.4 Beschreibung der optimierten Nutzung

1.5 Potentiale der optimierten Nutzung

1.1 Vergangenheit - Gegenwart

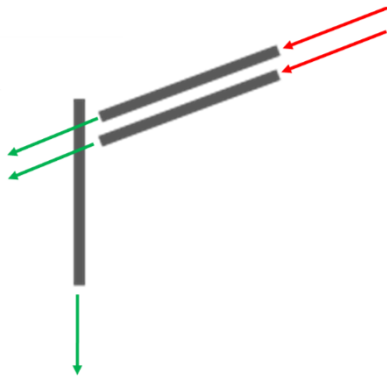
Vor IBN-LBNW (2011):

Nutzbare Pisten:

- **3 Pisten** zum Starten.
- **2 Pisten** zum Landen.

Nutzungskonzept:

- **1 Piste** ausschließlich zum Starten.
- **2 Pisten** zum Starten und Landen im „Mixed Mode“, mit einer versetzten Anflugstaffelung (Staggered-Mode).



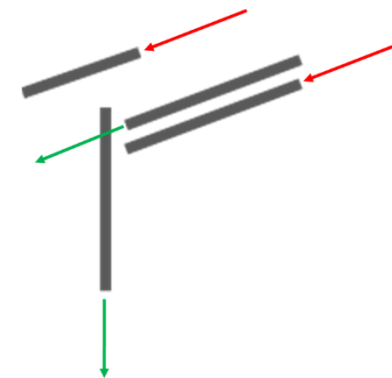
Nach IBN-LBNW (2011):

Nutzbare Pisten:

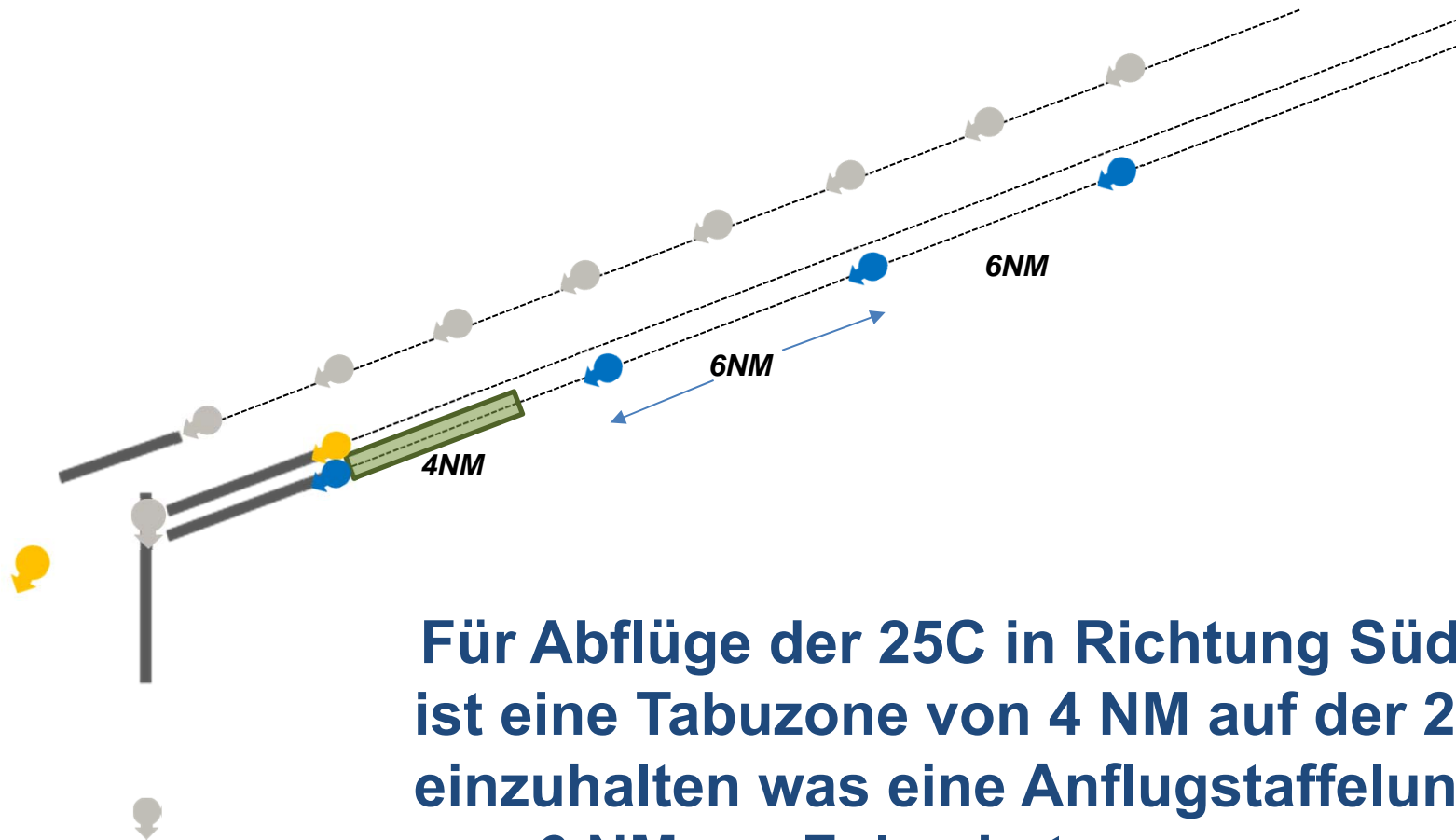
- **3 Pisten** zum Starten.
- **3 Pisten** zum Landen.

Nutzungskonzept:

- **1 Piste** ausschließlich zum Starten
 - **1 Piste** ausschließlich zum Landen
 - **1 Piste** in der Hauptsache zum Starten*
 - **1 Piste** in der Hauptsache zum Landen*
- *„Mixed Mode“ prinzipiell zulässig



1.2 Probleme des derzeitigen Nutzungskonzepts

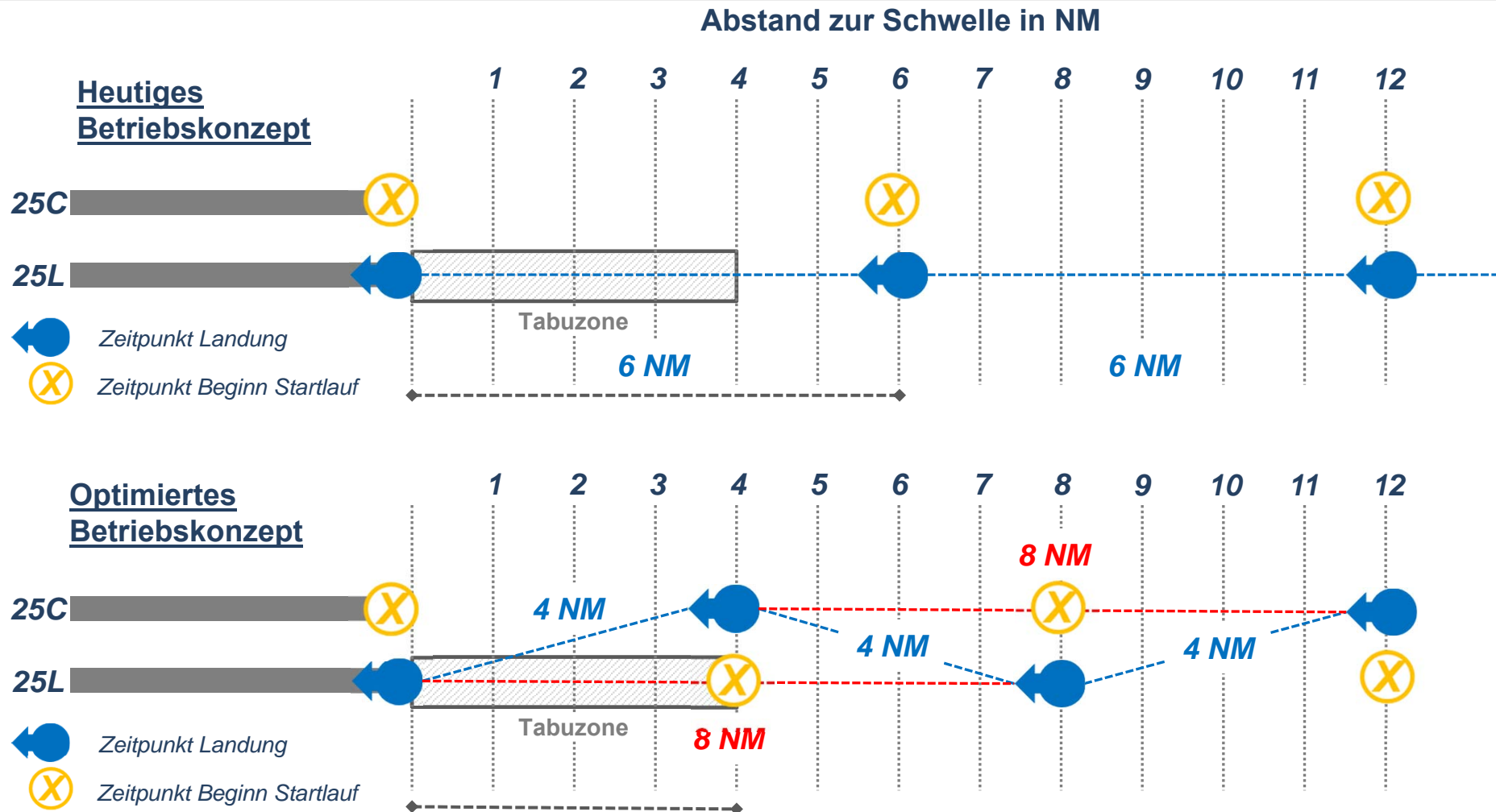


Für Abflüge der 25C in Richtung Süden ist eine Tabuzone von 4 NM auf der 25L einzuhalten was eine Anflugstaffelung von 6 NM zur Folge hat.

1.3 Ziel der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

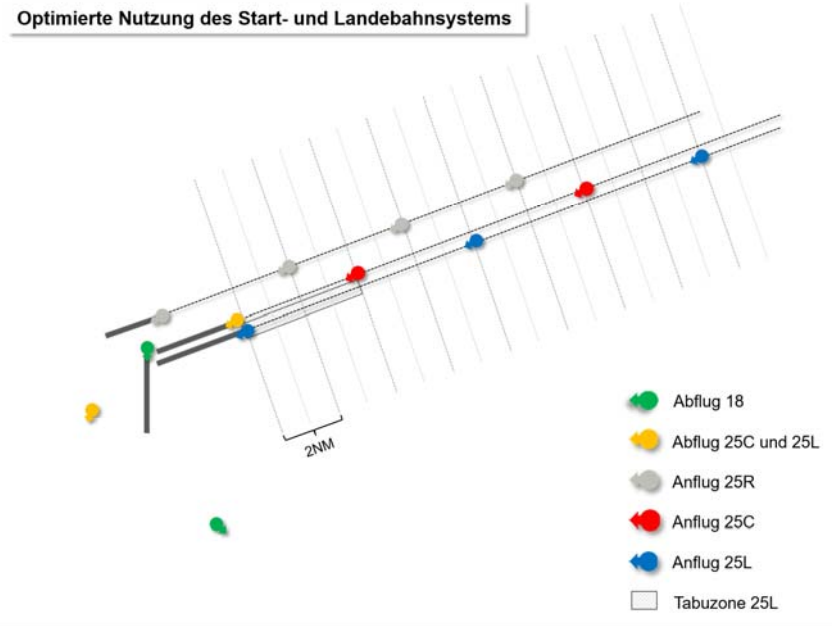
- Optimierung der Tabuzonenverfahren
- Nutzung der bestehenden Verfahren (ARR-DEP-Ground)
- Umsetzung der BFU-Sicherheitsempfehlung
- Fokus auf Zeit nach Inbetriebnahme Terminal 3. Sicherstellung der Kapazitäts- und Pünktlichkeitsanforderungen ab diesem Planungszeitpunkt.

1.4 Beschreibung der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems



1.4 Beschreibung der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

Vorführung eines Verkehrsbeispiels!



1.5 Potentiale der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

Sicherheit

- Tabuzonenhandhabung **gemäß BFU Empfehlung** → Lotse bekommt **mehr Reaktionszeit** für Abflüge 25C.
Abflüge 25L benötigen keine Tabuzone.

Kapazität

- Vor allem nach IBN T3 Potential zur **Kapazitäts- und Pünktlichkeits-sicherstellung**

Rollführung

- Ab- und Zurollen auf Piste 25C für Verkehre aus den Terminals 1 und 2 und auf 25L aus T3 **ohne Kreuzen aktiver Lande- Startpisten**

Optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

2. Probetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

- 2.1 Ziel des Probebetriebs
- 2.2 Voraussetzungen für den Probebetrieb
- 2.3 Eckdaten des Probebetriebs
- 2.4 Monitoring des Probebetriebs
- 2.5 Zeitplan

2.1 Ziel des Probebetriebes

Im Rahmen des Probebetriebes sollen folgende Fragestellungen geklärt werden:

- Ist das Konzept im Zusammenspiel von Tower, Anflugkontrolle und Vorfeldkontrolle umsetzbar?
- Ergeben sich in der Realität Notwendigkeiten zu Veränderungen an Personaleinsatz, Arbeitsabläufen, Absprachen oder der technischen Infrastruktur?
- Wäre das Konzept für eine Anwendung nach Inbetriebnahme T3 geeignet?
- Welchen Lärmauswirkungen entstehen im Probebetrieb (Folien Frau Barth)?

2.2 Grundsätzliche Voraussetzungen für den Probebetrieb

- **Qualitätsvorgaben**

Als Grundvoraussetzung muss über den gesamten Zeitraum der Verkehr „sicher, geordnet und flüssig“ abgearbeitet werden.

- **Abbruchmöglichkeiten**

Sollte einer der Betriebe (Tower, Anflugkontrolle, Vorfeldkontrolle) während des Probebetriebes zu der Einschätzung kommen diese Grundvoraussetzungen seien in seinem Zuständigkeitsbereich nicht mehr gewährleistet, muss es die Möglichkeit geben, den Probebetrieb spontan unter-, bzw. abbrechen zu können.

- **Lärmbewertung**

Etablierung eines Lärm Monitorings zum Abbildung der Lärmauswirkungen im Vergleich zur Ist-Situation (siehe Folien Frau Barth)

2.2 Grundsätzliche Voraussetzungen für den Probebetrieb

- **Monitoring**
Zur Bewertung des Probebetriebes wird ein Monitoring Prozess etabliert.
- **Verfahrensfestlegung**
Die Verfahrensfestlegung erfolgt unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur, der aktuellen Flugbewegungen sowie unter Beachtung der betrieblichen Realitäten auf Basis der Konzeptspezifikationen.

2.3 Eckdaten des Probebetriebs

- **Zeitraum**

03.02. – 25.03.2020

Täglich längstens zwischen ca. 06:30 bis 21:00~22:00 Uhr lokal.

- **Voraussetzung**

- ✓ Nur BR 25

- ✓ Nur CAT I

- ✓ Kein großflächiger Winterdienst

- ✓ Kein grundsätzliches Pad-Deicing

- ✓ Infrastruktur Flughafen ok

- ✓ Technische Systeme, v.a. Bodenradar, ok

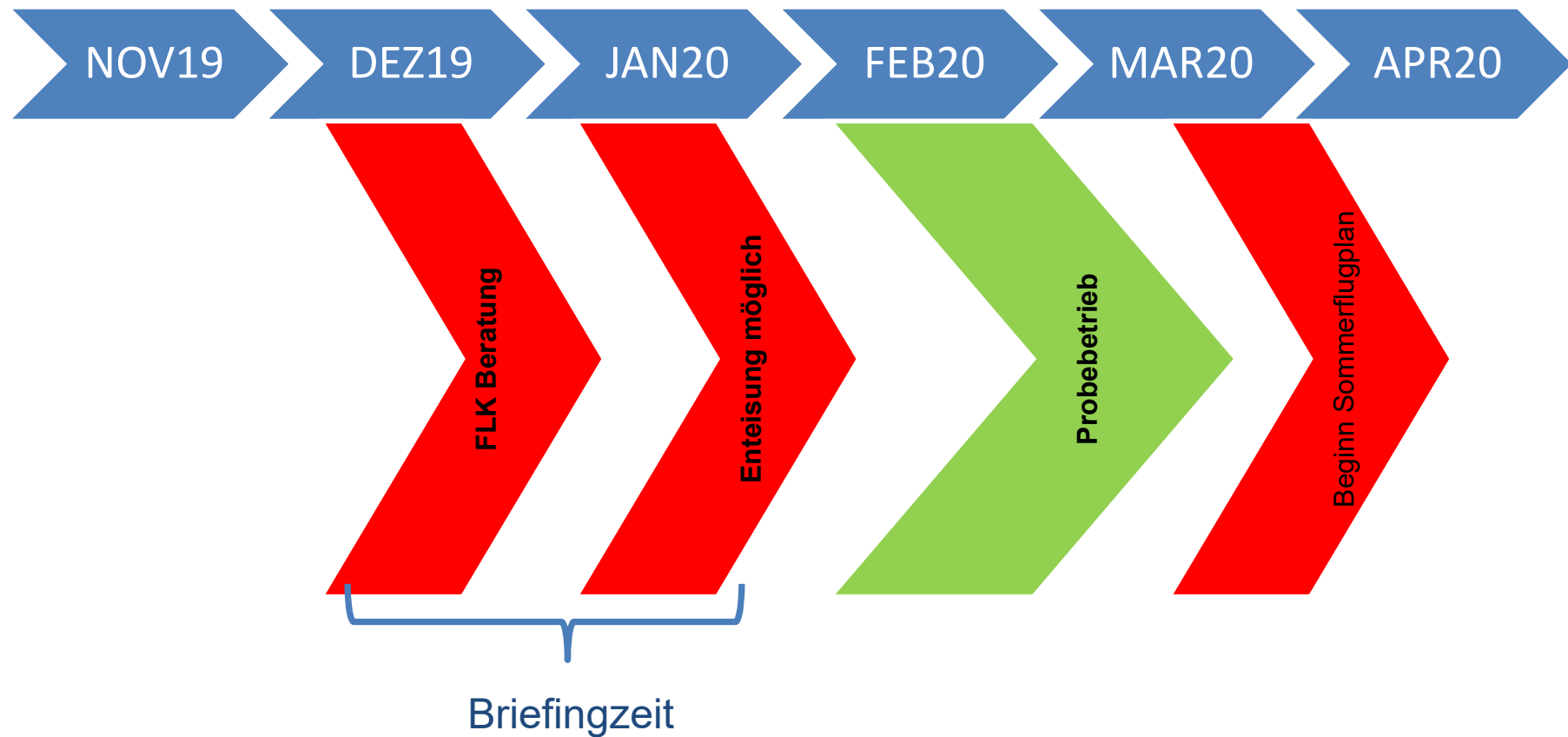
- **Abflüge**

Grundsätzlich alle RWY 25 Nordabflüge über die Südumfliegung.

2.3 Eckdaten des Probebetriebs

- **Lärmpausen**
Lärmpausen werden weiterhin durchgeführt.
- **Monitoring**
DFS und Fraport

2.5 Zeitplanung des Probebetriebs



Optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

3. FLK Beratung zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

3. FLK Beratung zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

Die DFS bittet die Kommission nach § 32b Luftverkehrsgesetz um eine Beratung für den Probebetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems .

BACK UP

Rollverfahren

