

# Ergebnisse des Probebetriebes zur Optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems

258. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt

Raunheim, der 02.12.2020



**DFS** Deutsche Flugsicherung

# Die Idee zum grundsätzlichen Konzept

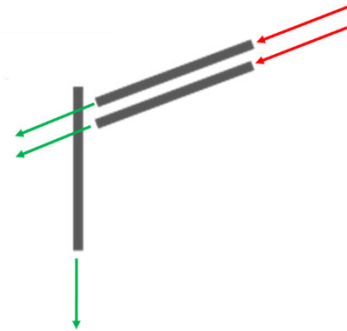
## Vor IBN-LBNW (2011):

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 Anflugstaffelung im Staggered-Mode.



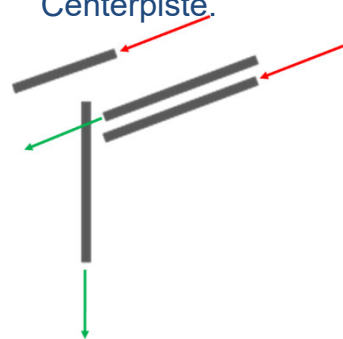
## Nach IBN-LBNW (2011):

Nutzbare Pisten:

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

Nutzungskonzept:

- **2 Pisten** in der Hauptsache zum Starten.
- **2 Pisten** in der Hauptsache zum Landen.
- Ausnahmen: Mixed-Mode auf der Centerpiste.



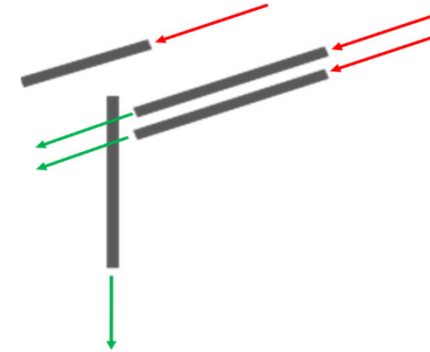
## Neue Überlegung – Opt. Nutzung SLB :

Nutzbare Pisten:

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

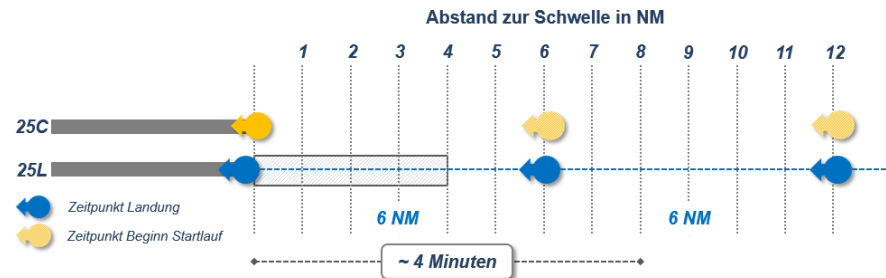
Nutzungskonzept:

- **1 Piste** ausschließlich zum Starten (18).
- **1 Piste** ausschließlich zum Landen (25R).
- **2 Pisten** zum Starten und Landen im „Mixed-Mode“, mit einer staggered (versetzten) Anflugstaffelung (25L, 25C).



# Die Idee zum grundsätzlichen Konzept

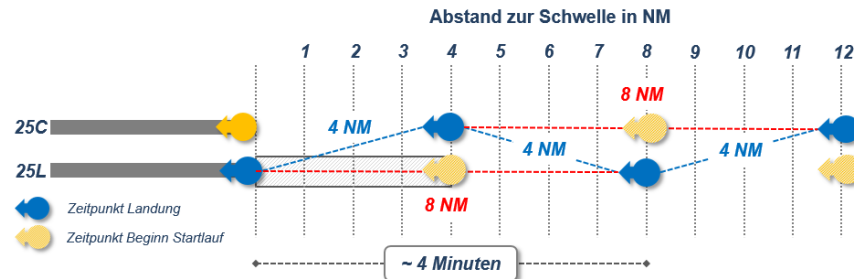
heutiges  
Betriebskonzept



Alle **3 Minuten** eine Landung und ein Startlauf

60 Minuten → ~ 20 Anflüge und 20 Abflüge  
→ ~ 40 Flugbewegungen/h

Optimierte Nutzung  
des Start- und  
Landebahnsystems



Alle **2 Minuten** eine Landung und ein Startlauf

60 Minuten → ~ 30 Anflüge und 30 Abflüge  
→ ~ 60 Flugbewegungen/h  
→ Potential von ± 20 Flugbewegungen/h

# Zielsetzung des Probebetriebs (s. Folien 253. FLK)

Im Rahmen des Probebetriebes sollten folgende Fragestellungen geklärt werden:

- Ist das Konzept im Zusammenspiel von Tower, Anflugkontrolle und Vorfeldkontrolle umsetzbar?
  - Ja, Zusammenarbeit hat funktioniert.
- Ergeben sich in der Realität Notwendigkeiten zu Veränderungen an Personaleinsatz, Arbeitsabläufen, Absprachen oder der technischen Infrastruktur?
  - Ja, Änderungsbedarfe wurden identifiziert; wenn das Konzept angepasst weiterverfolgt werden sollte, wären diese im Detail weiter zu analysieren.
- Wäre das Konzept für eine Anwendung nach Inbetriebnahme T3 geeignet?
  - Finale Aussage aktuell noch nicht möglich. Notwendige Änderungsbedarfe für eine Anwendbarkeit wurden identifiziert. Ob diese realisiert werden können, wird weiter geprüft.
- Welche Lärmauswirkungen entstehen im Probebetrieb ?
  - s. separate Ausführung

# Fazit

**Ohne Anpassungen** der Rahmenbedingungen ist das Betriebskonzept der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems **nicht weiterzuverfolgen**, da eine zielführende Anwendbarkeit nicht gegeben wäre.

Als **zwingend notwendige Anpassungen** für eine Weiterverfolgung des Betriebskonzeptes wurden

- eine unabhängige Südumfliegung,
- eine ausgewogene Verkehrsverteilung der Starts auf die Pisten des Parallelbahnsystems für den Zeitraum der Anwendung und
- die weitestgehende Vermeidung von Transferprozessen/Pistenkreuzungen (z.B. Zuführung von Starts: auf der Centerpiste aus dem Norden und auf der Südpiste aus dem Süden)

identifiziert.

Ebenfalls sind Anpassungen an Pistenzuweisungen, Abrollprozessen, Arbeitsverfahren und Technik analysiert worden, die vorgenommen werden müssten.



# Fazit

## Bewertung des Anpassungsbedarfs

- Die notwendige Anpassung der Rahmenvorgabe zur unabhängigen Südumfliegung wäre realisierbar.
- Die Anpassungen für eine ausgewogene Verkehrsverteilung der Starts auf die Pisten (25C/25L) für den Zeitraum der Anwendung und der weitestgehende Vermeidung von Transferprozessen/ Pistenkreuzungen für Starts muss weitergehend analysiert werden, da sich diese aus den aktuell bekannten Planungen (Planungsflugpläne) nicht ergibt.

# Fragen

