

TOP 4 – Update Probebetrieb *Segmented Approach* (RNP X, Umfliegung MZ, OF und HU)

*275. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt
am 8. Mai 2024*

Regine Barth

Fluglärmschutzbeauftragte und

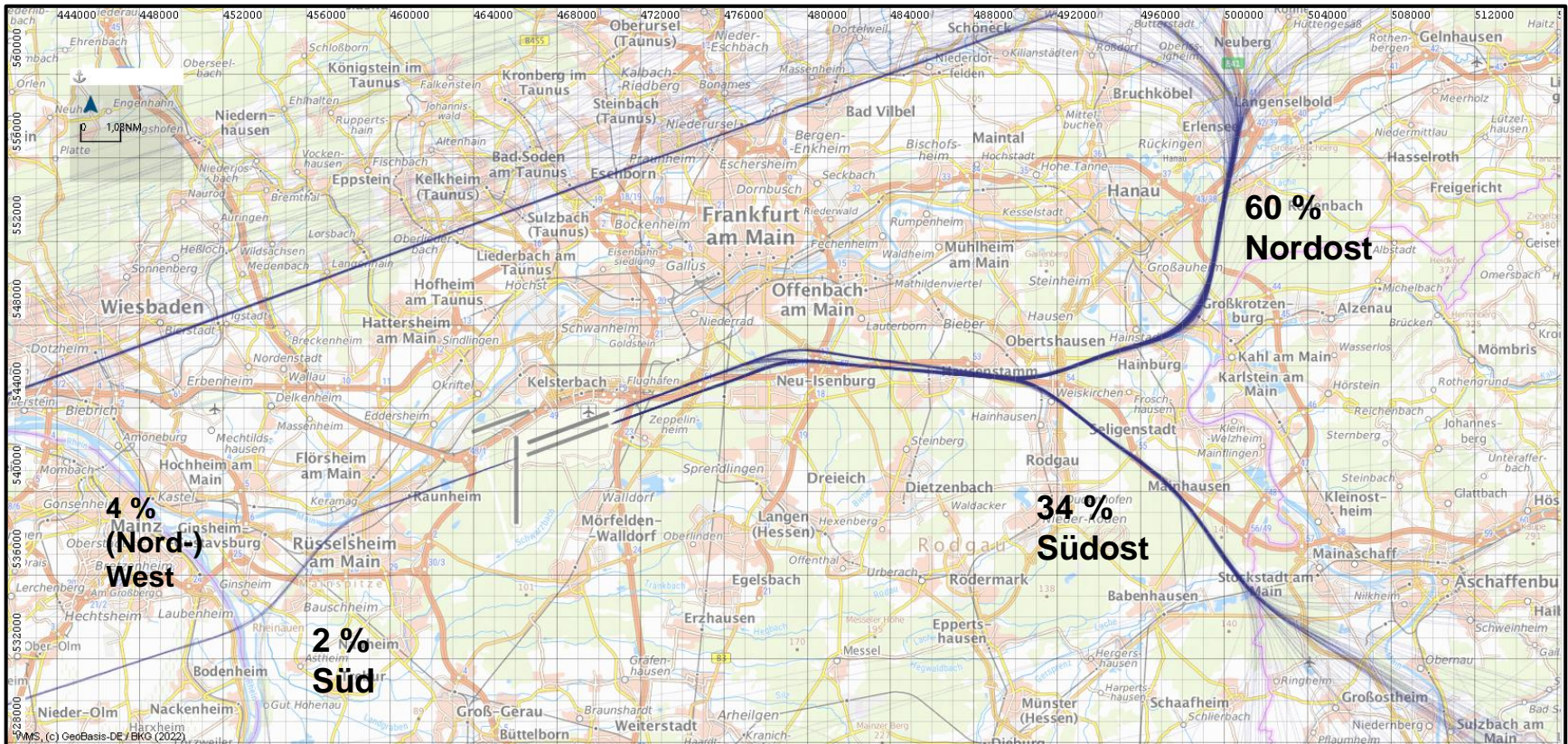
Leiterin Stabsstelle Fluglärmschutz und Nachhaltige Luftverkehrswirtschaft

Bisherige RNP X-Probebetriebsphasen

	Phase I (01 MAR 2021 – 20 FEB 2022)	Phase II (21 FEB 2022 – 14 DEZ 2022)	Phase III (ab 15 DEZ 2022)
Anwendung bei Anflugart	<i>abhängiger Betrieb (der Parallelbahnen)</i>	<i>abhängiger Betrieb</i>	<i>abhängiger Betrieb</i>
Anwendung bei Anflugrichtung	<i>nur aus dem Süden</i>	<i>aus allen Richtungen</i>	<i>aus allen Richtungen</i>
ATIS-Aufsprache	<i>ab 22 Uhr</i>	<i>zunächst 22 Uhr, danach 23 Uhr</i>	<i>ab 22 Uhr</i>

Information zum Beginn Phase IV folgen auf Folie 11

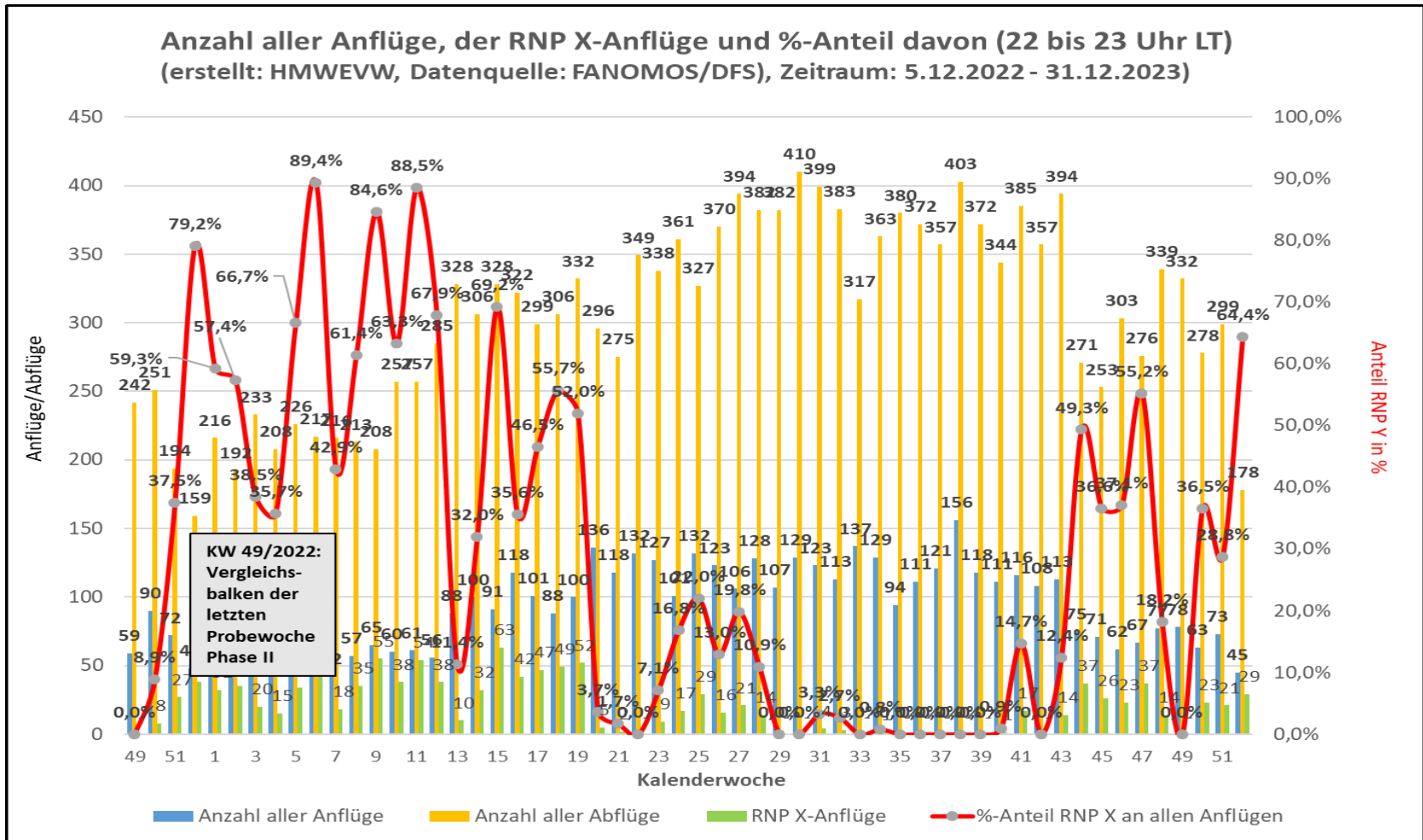
Flugspurendarstellung und Nutzung des RNP X-Anflugs nach Anflugrichtung im 4. Quartal 2023 (1. Okt. – 31. Dez.) in der Zeit von 0 – 24 Uhr



(ca. 360 segmentierte Anflüge insgesamt)

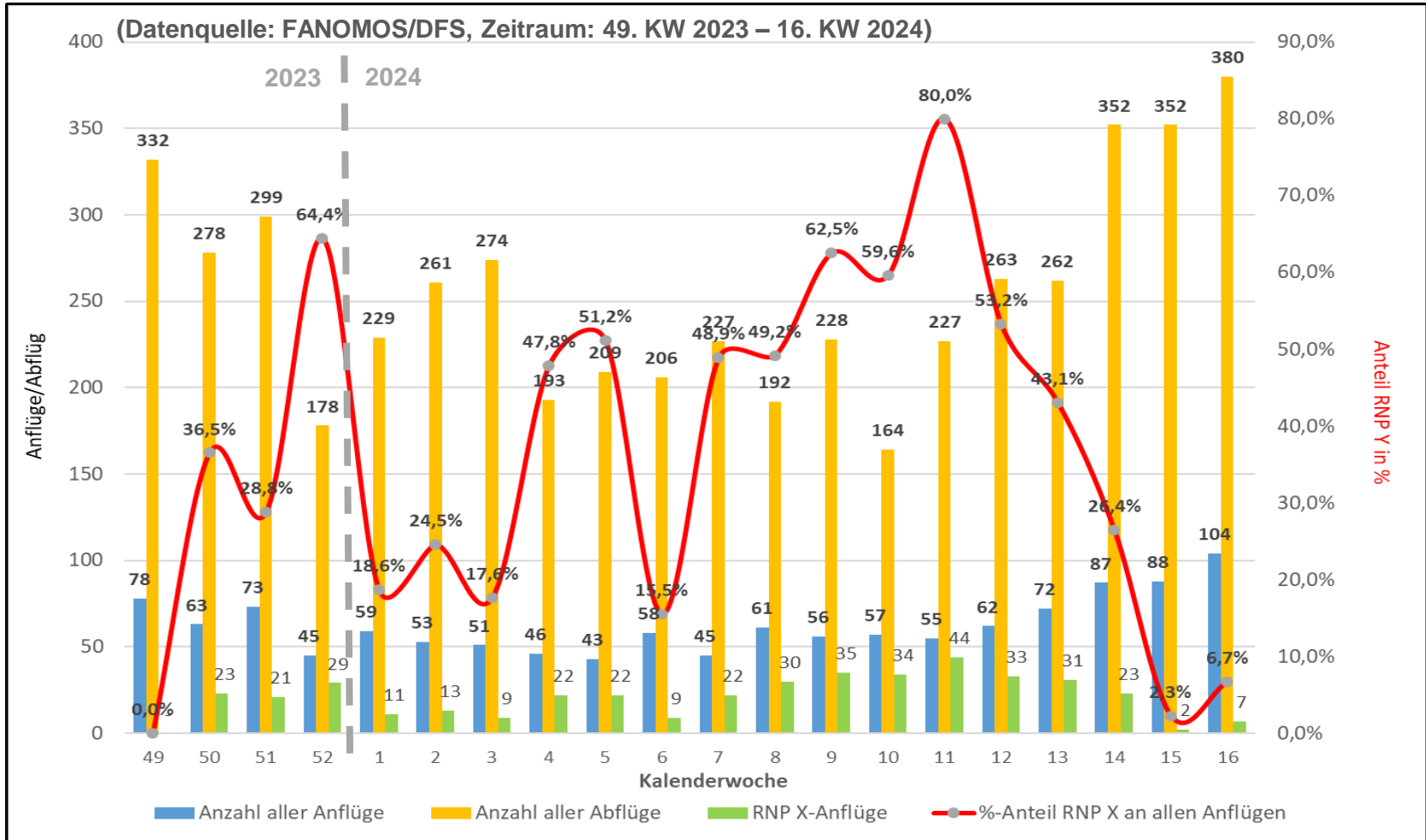
Achtung: Im betrachteten Zeitraum war BR 25/Westbetrieb vorherrschend

Gesamtjahr 2023 / 22 – 23 Uhr



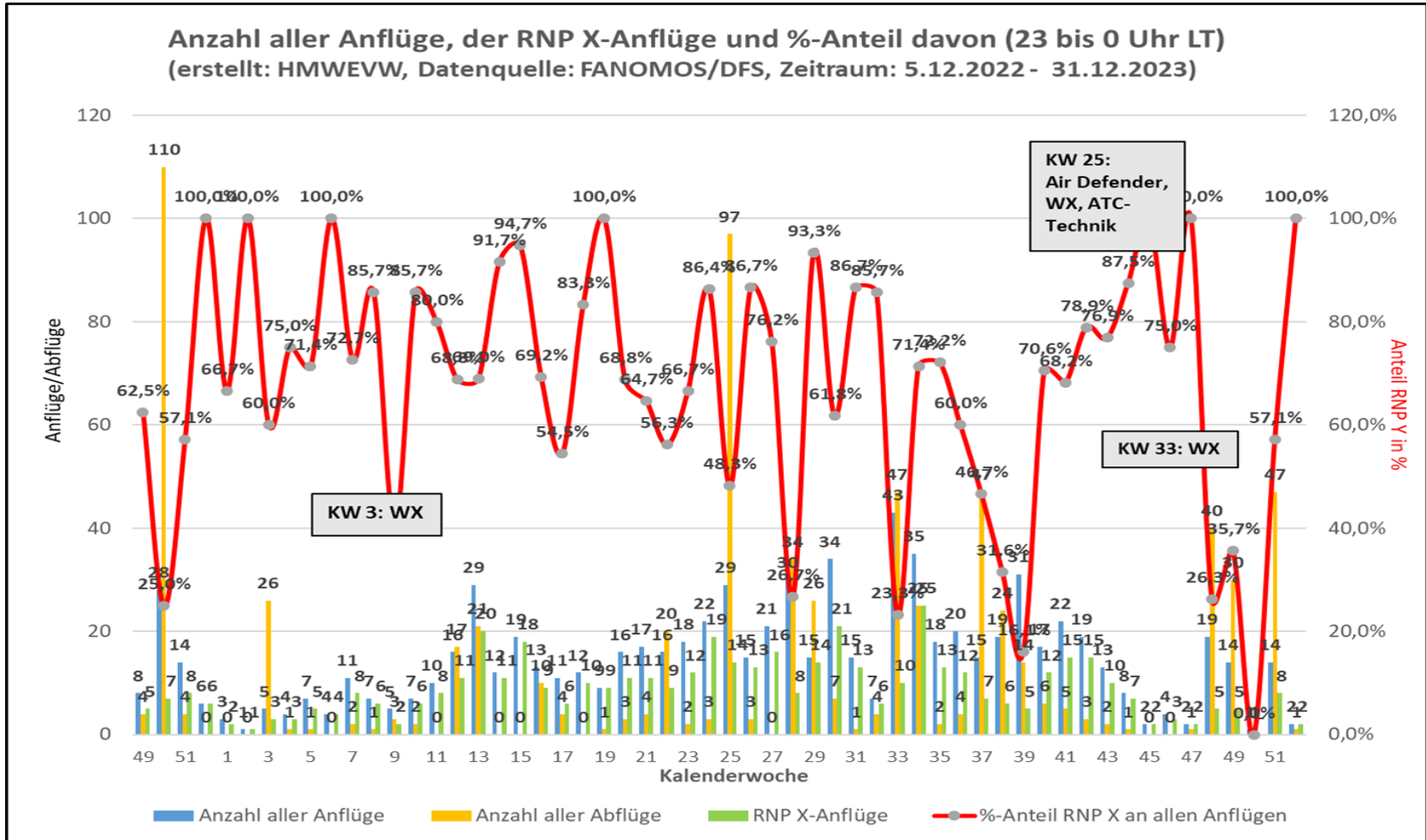
Deutlich sichtbar: Anwendungsquote hängt von Verkehrsmenge ab, im Sommerflugplan geringe Anwendungsquoten

Bisheriger Verlauf 2024 / 22 – 23 Uhr



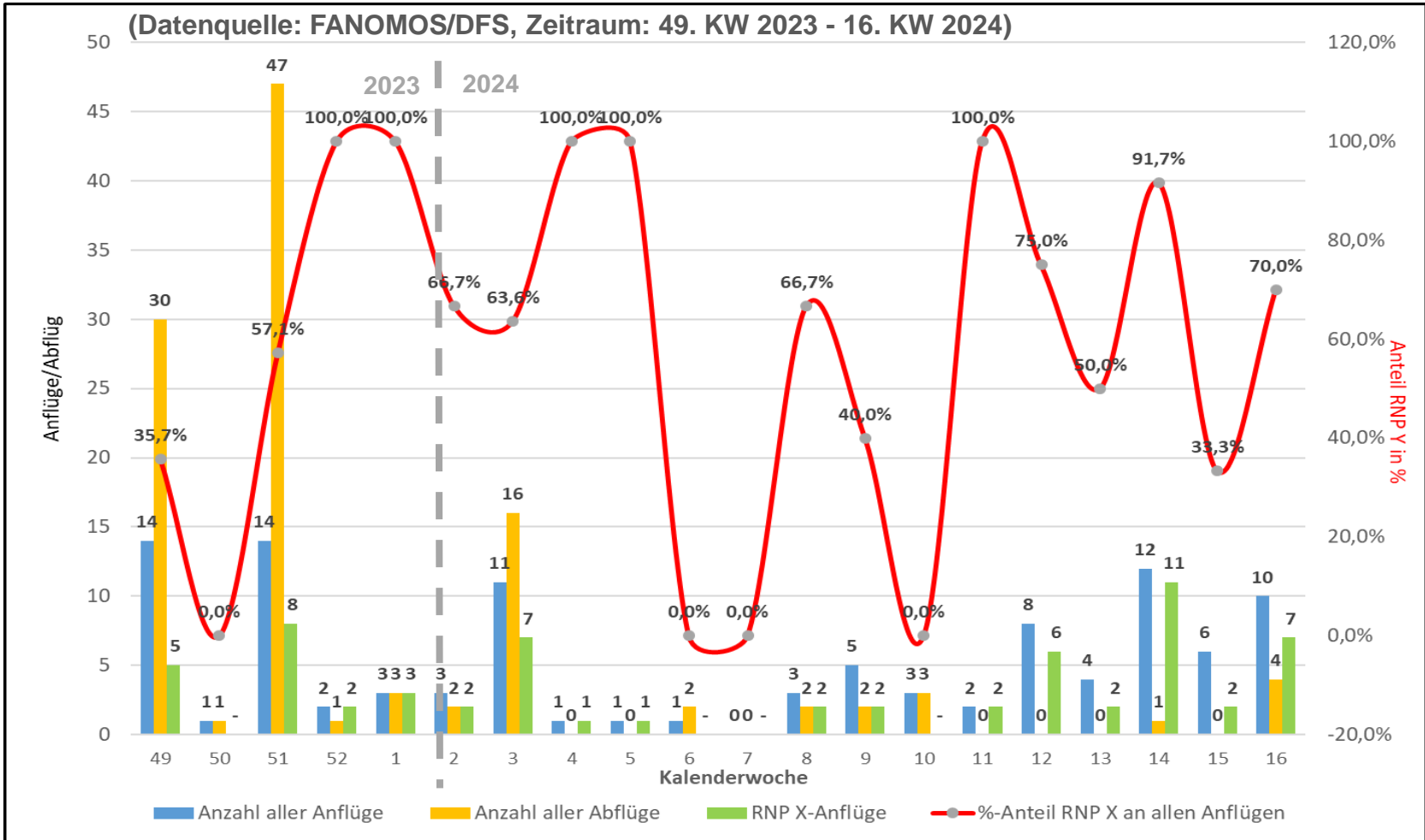
Seit KW 14 jahreszeitbedingt erheblich gestiegene Verkehrsmenge, daher Anwendungsquote deutlich reduziert; Anwendungsquote etwas geringer als 2023 zur gleichen Jahreszeit

Gesamtjahr 2023 / 23 – 0 Uhr



Deutlich höhere Anwendungsquote (idR mehr als 70%) als von 22-23 Uhr aufgrund geringerer Verkehrsmengen (keine planmäßigen Flüge mehr erlaubt), mit starken Schwankungen bei Sonderereignissen

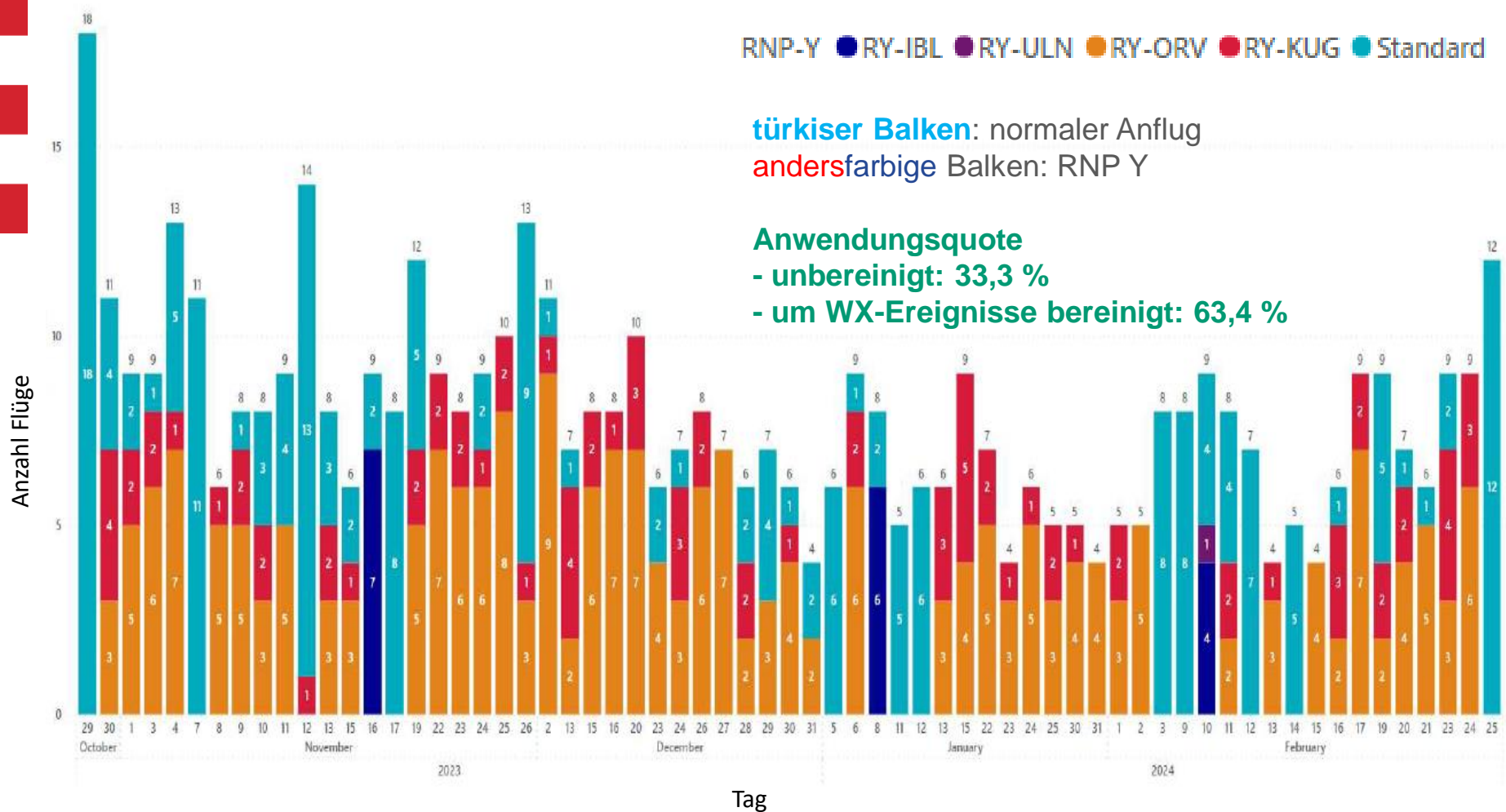
Bisheriger Verlauf 2024 / 23 – 0 Uhr



Vergleichbar mit 2023

Tägliche Nutzung RNP X in der Zeit von 22 - 23 Uhr

(Quelle: Fraport, Zeitraum: Winterflugplan 2023/24)



Nutzungsquoten RNP X (22-23 Uhr) im WFP 23/24

Zeitraum 29.10.2023 bis 26.02.2024:

- 1.037 Anflüge zwischen 22 und 23 Uhr, davon
- 345 RNP X Anflüge

→ **Unbereinigte Quote: 33,3%**

Zeitraum 29.10.2023 bis 26.02.2024 – ohne Tage mit relevanten Sondereignissen:

- 513 Anflüge zwischen 22 und 23 Uhr, davon
- 328 RNP X Anflüge

→ **Bereinigte Quote: 63,4%**

Quelle: Fraport



Auswertung des Probebetriebs seit letztem Bericht für die FLK

- Die Anwendung des Flugverfahrens ist (bei ausreichenden Wetterbedingungen) **fliegerisch weiterhin gut darstellbar**.
- Die **Anwendungshäufigkeit** in der zur Anwendung angestrebten Zeit nach 22 Uhr hat sich bisher im Jahr 2024 gegenüber 2023 leicht verringert. Allerdings gab es auch einige Sonderereignisse (Wetter/Streiks etc.)
- Die Nutzung des RNP X erfolgt durch alle in dem Zeitraum operierenden **Luftverkehrsgesellschaften** in einem **vergleichbaren Anteil**.
- Die überwiegende Zahl erfolgt durch Flugzeuge der Gewichtsklasse Medium, weil diese in dem Zeitraum den Anflugverkehr prägen. Die **Nutzungsquote** ist jedoch bei den seltener anfliegenden **Heavy Maschinen vergleichbar**.
- Auch in 2023 und 2024 blieben die Lärmauswirkungen innerhalb des bereits abgewogenen **und vom Lärmschutzbereich abgedeckten Bereichs**



Aktueller Sachstand zur Genehmigung des AltMOC

- Hintergründe zum AltMoC hat die DFS in der Sitzung vom 13.7.2022 erläutert (Folien zu TOP 4).
- **Seit letzter Woche liegt die in der vorangegangenen Sitzung der FLK vom BAF angekündigte Genehmigung des Alt-MOC vor.**
- Eine nochmalige Verzögerung war eingetreten, weil wider Erwarten nochmals Fragen seitens der EASA (Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit) aufgekommen waren zu einem anderen Teil-Gegenstand des AltMOC.
- Da seit etwa 2 Jahren die EASA gegenüber Nationalstaaten der EU noch weitergehende Eingriffsbefugnisse im Bereich der Aufsicht auf die Flugsicherungen hat, müssen solche Nachfragen adressiert werden.
- Die DFS hat umgehend alle zusätzlich erforderlichen Unterlagen bereitgestellt, so dass die Genehmigung erteilt werden konnte.



Ausblick 4. Phase des Probetriebs

- Mit der Genehmigung des Alt-MOC kann **4. Phase des Probetriebs** eingeleitet werden.
- DFS leitet die interne Umsetzung ein, die **entsprechenden Vorlauf** braucht.
- Parallel hierzu beraten die Beteiligten am Probetrieb unter Beteiligung der FFR Gremien die Umsetzung im Detail
- Diese Schritte werden **in den kommenden Wochen** umgesetzt
- In welchem **Umfang in Abhängigkeit der tatsächlichen Zahl von Abflügen und Anflügen von 22-23 Uhr** der RNP X im unabhängigen Betrieb angewendet werden kann, soll Gegenstand der **4. Phase des Probetriebs** sein.
- Auch mit Vorlage des Alt-MOCs **verbleiben Abhängigkeiten** bei der Abwicklung des Betriebs, zumal jahreszeitbedingt weitere Verkehrssteigerungen von 22-23 Uhr zu erwarten sind. Ein **sprunghafter Anstieg der Anwendungshäufigkeit z.B. auf 100% ist daher nicht zu erwarten.**



Rahmenbedingungen 4. Phase des Probetriebs

- Über den genauen **Beginn der vierten Probetriebsphase** wird die Fluglärmkommission informiert.
- Das HMWVW überwacht weiterhin, dass die **Lärmauswirkungen** des Probetriebs **innerhalb des bereits im Planfeststellungsverfahren abgewogenen bzw. vom 2011 festgelegten Lärmschutzbereich abgedeckten Bereich** bleiben und keine darüber hinausgehenden (im rechtlichen Sinn) unzumutbaren Lärmbetroffenheiten entstehen.
- Für den Fall, dass erkennbar werden sollte, dass der Probetrieb entgegen der Erwartung doch zu solchen Auswirkungen führen könnte, werden entsprechend **Maßnahmen** hins. Fortführung oder Ausgestaltung des Probetriebs ergriffen, um dies zu vermeiden.
- Auswertung der Erfahrungen und Ableitung von Empfehlungen des FFR vsl. ab Herbst 2024 und anschließend Beratung des weiteren Vorgehens in der Fluglärmkommission



**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**



www.wirtschaft.hessen.de