

Lärmpausen am Verkehrsflughafen Frankfurt Main

**Sitzung des Konvents des Forum Flughafen und Region und
der Fluglärmkommission am 12.09.2014**

Wiesbaden, den 12. September 2014

Unser Ziel:

Eine Stunde mehr Ruhe
am Verkehrsflughafen Frankfurt Main
7 Stunden Lärmpause

zum Sommerflugplan 2015 (Ende März 2015)

Die Aufgabe:

Aus 256 **theoretisch** denkbaren **Varianten** von

Starts und Landungen

abends (22 – 23 Uhr) und morgens (5 – 6 Uhr)

bei Ostbetrieb und Westbetrieb

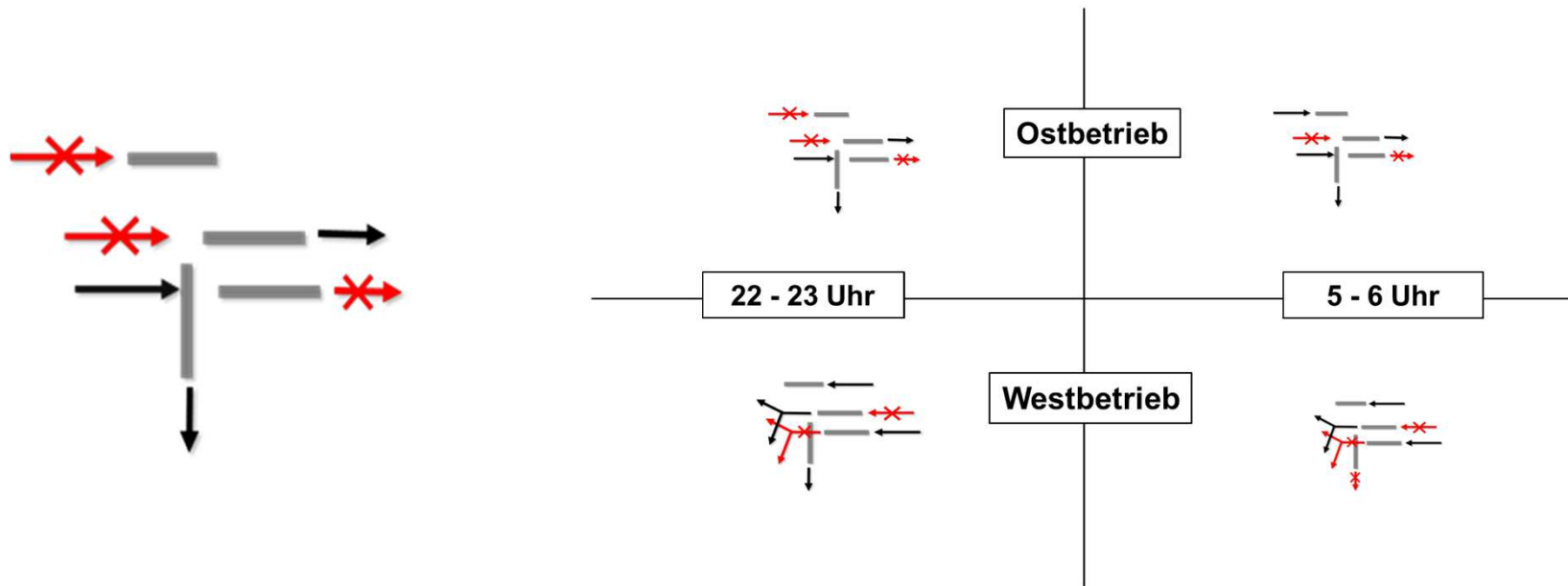
die **Modelle** zu finden, die 7 Stunden Lärmpause im Betrieb ermöglichen.

Die Methode:

je 4 Varianten



bilden ein **Modell**



Die Methode:

Um die Vielzahl von Möglichkeiten einzugrenzen, wurden folgende **Zugangskriterien** angewandt:

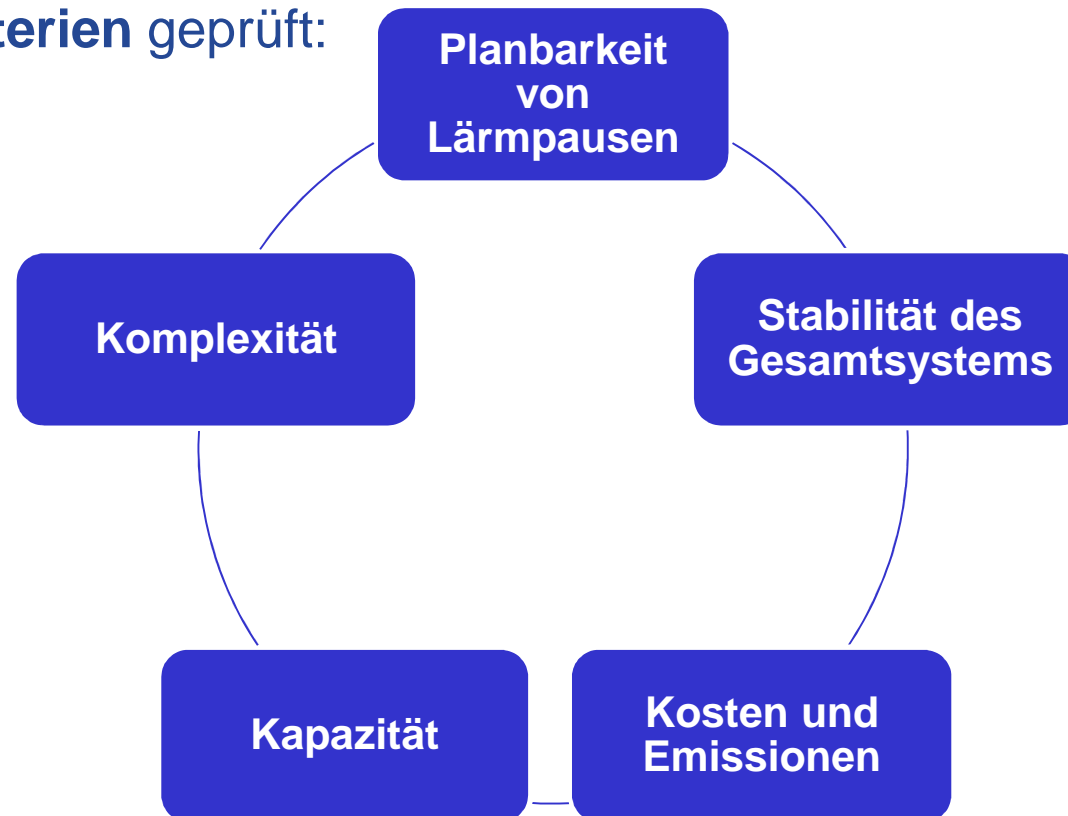
- Keine Einschränkung der Sicherheit und keine simultanen An- und Abflüge auf einer Bahn
- Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen
- Vereinbarkeit mit dem Planfeststellungsbeschluss und dem Anpassungsbescheid vom 29.05.2012
- Keine Neueinführung und keine Modifikation von Flugverfahren in Übereinstimmung mit den jeweils gültigen Durchführungsverordnungen (im Zusammenhang mit der Einführung von Lärmpausenmodellen)

Die Methode:

Zur Erinnerung - Ziel ist: **7 Stunden Lärmpause**

Zur weiteren Eingrenzung der Varianten wurden folgende

Bewertungskriterien geprüft:



Die Herausforderung:

- Die Nichtnutzung einzelner Bahnen ist ein anspruchsvolles Projekt.
- Es gilt, die unterschiedliche Betriebsrichtung je nach Windrichtung zu berücksichtigen.
- Auch scheinbar kleine Änderungen am Betrieb einer Bahn haben unmittelbare Auswirkungen auf den Betrieb der anderen Bahnen.
Beispiel: Wenn auf der Südbahn bei Westbetrieb ein Flugzeug aufsetzt, kann auf der Startbahn West nicht gleichzeitig gestartet werden.
- Neue Verfahren müssen sicher und für die Lotsen und Piloten handhabbar sein.

Die Herausforderung:

- Durch das strikte Nachtflugverbot müssen morgens um 5 Uhr deutlich mehr Flugzeuge landen als vorher.
 - Zusätzlich hat sich der Verkehrsmix für Landungen früh morgens verändert, der Heavyanteil beträgt rund 80 % (ca. 7,2 % Super-Heavy und 72,8% Heavy).
 - Hierdurch steigt der einzuhaltende Sicherheitsabstand zwischen den Flugzeugen, die Landungen sind langsamer getaktet.
 - Die Kapazität des alten Parallelbahnsystems ist nach Expertenmeinungen für die Landungen zwischen 5 und 6 Uhr nicht mehr ausreichend.
- ➔ Eine Entlastung der Nordwestlandebahn ist deshalb morgens nicht realisierbar, sondern nur abends.

Die 5 Modelle:

Auf folgende 5 Modelle als **gemeinsames Ergebnis** hat sich die Arbeitsgruppe aus

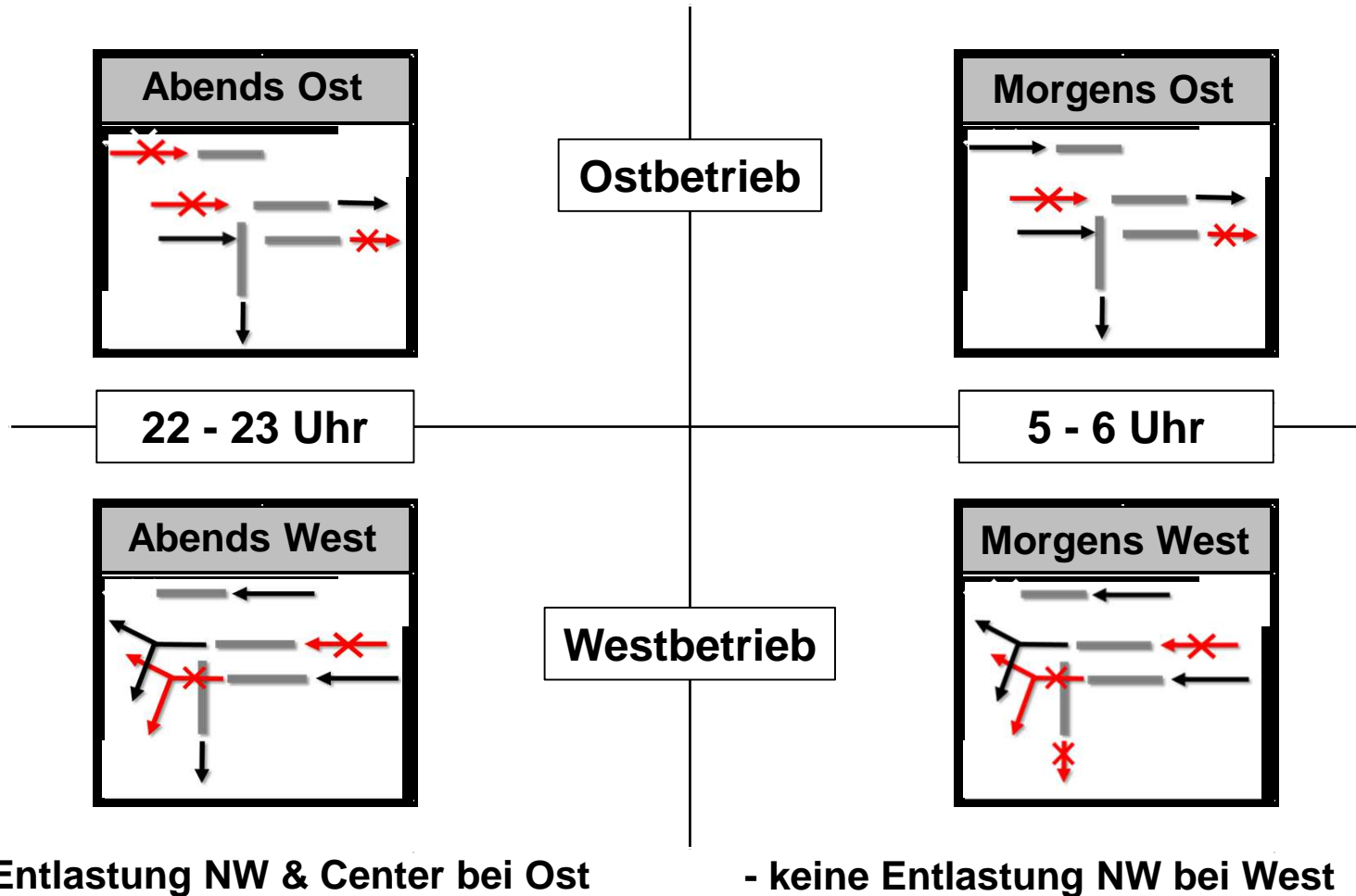
- Fraport,
- Deutsche Lufthansa,
- DFS
- HMWEVL

geeinigt, um diese mit

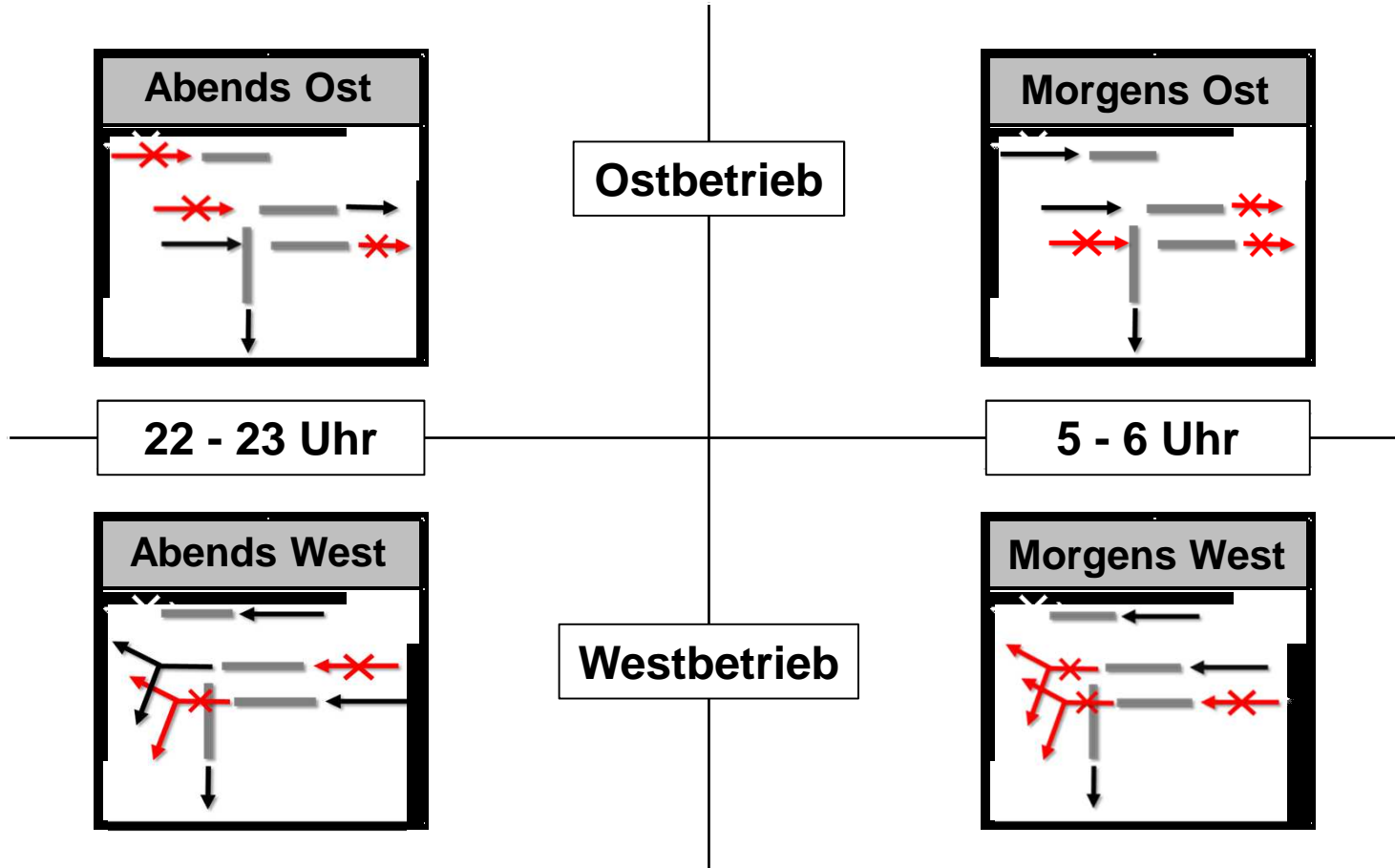
- Forum Flughafen und Region und
- Fluglärmkommission

zu **diskutieren**.

Modell 1

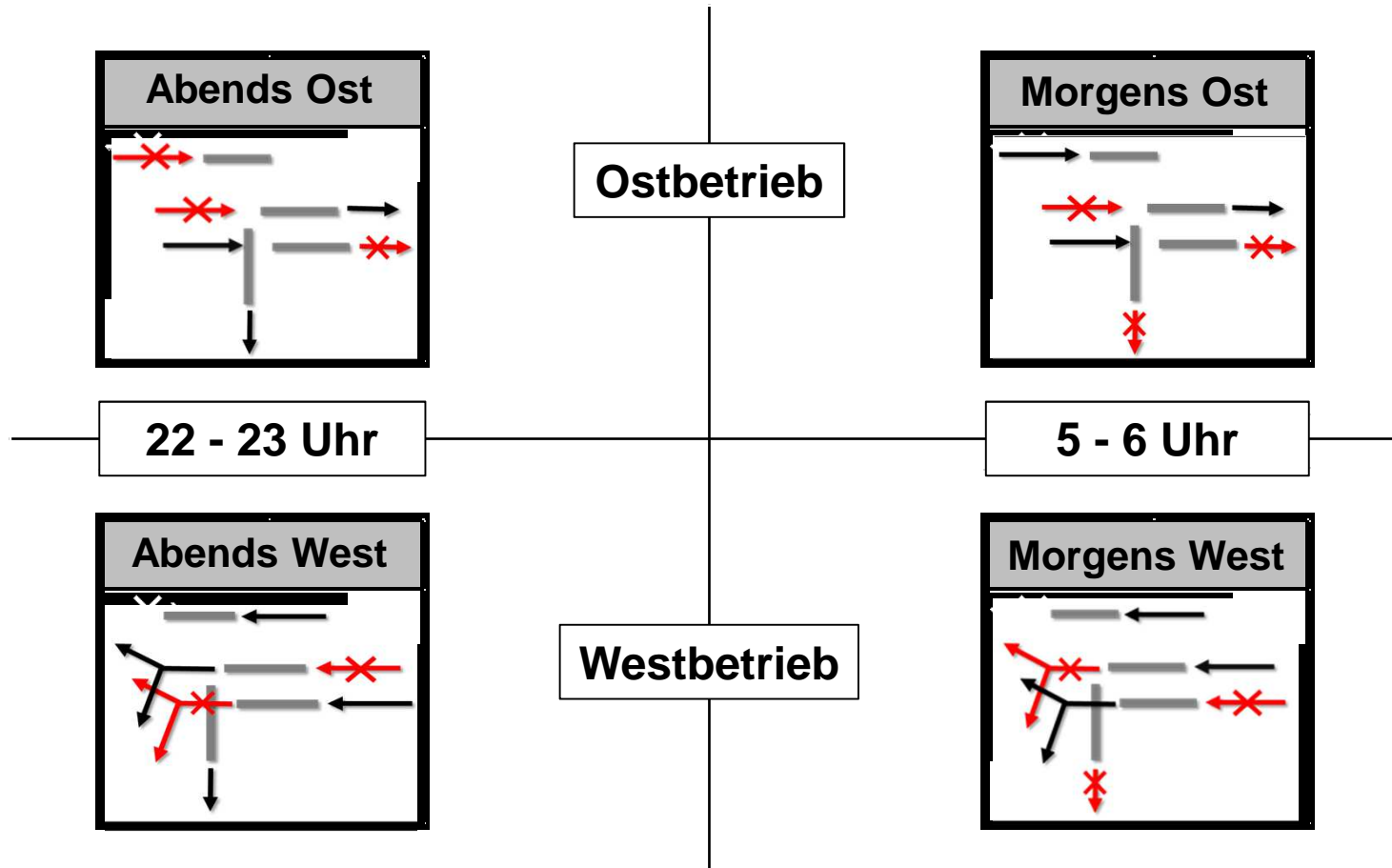


Modell 2



- + Entlastung NW & Center & Süd bei Ost
- + Entlastung Center & Süd bei West
- keine Entlastung NW bei West

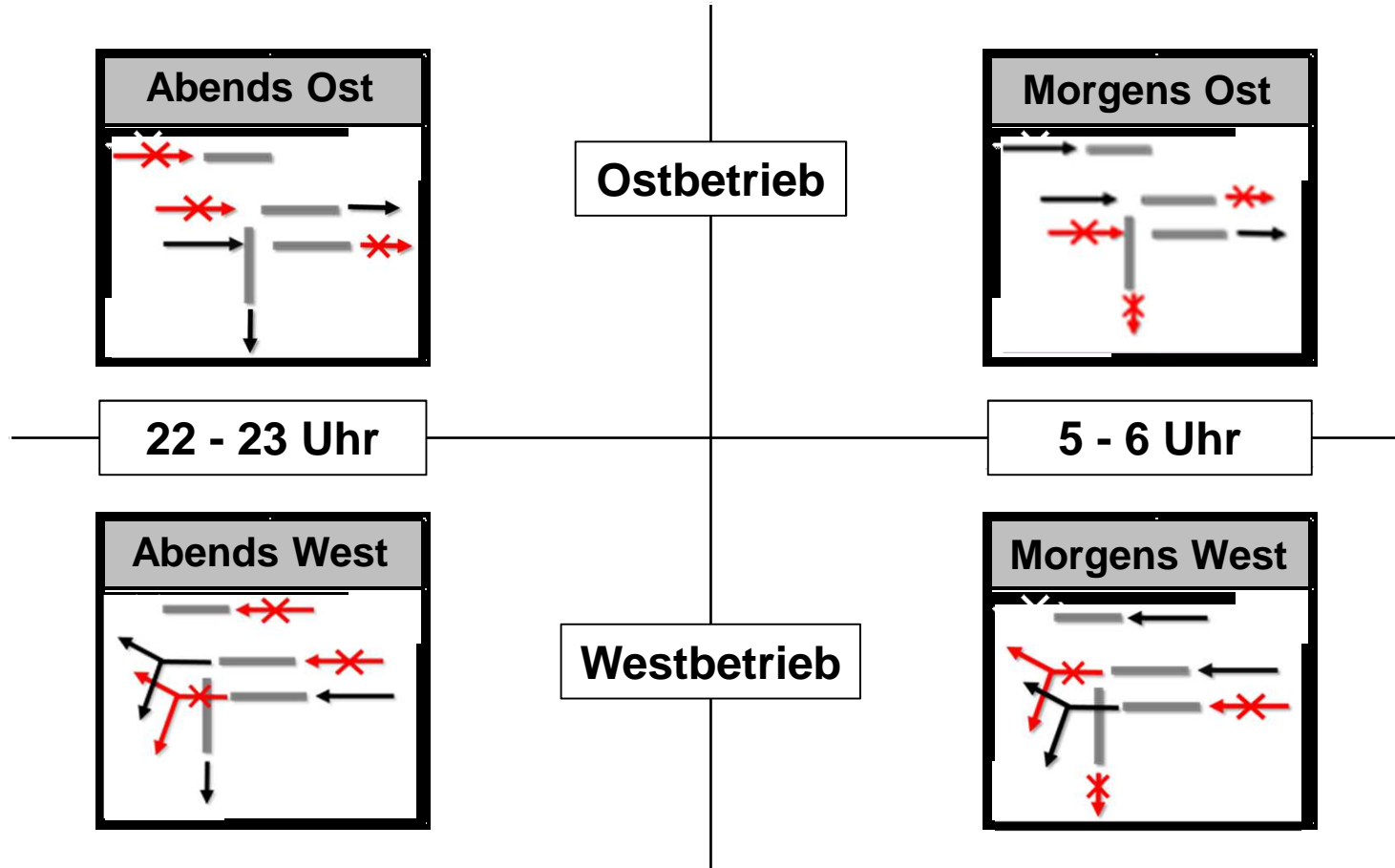
Modell 3



- + Entlastung NW & Center bei Ost
- + Entlastung Center & Süd bei West

- keine Entlastung Süd bei Ost
- keine Entlastung NW bei West

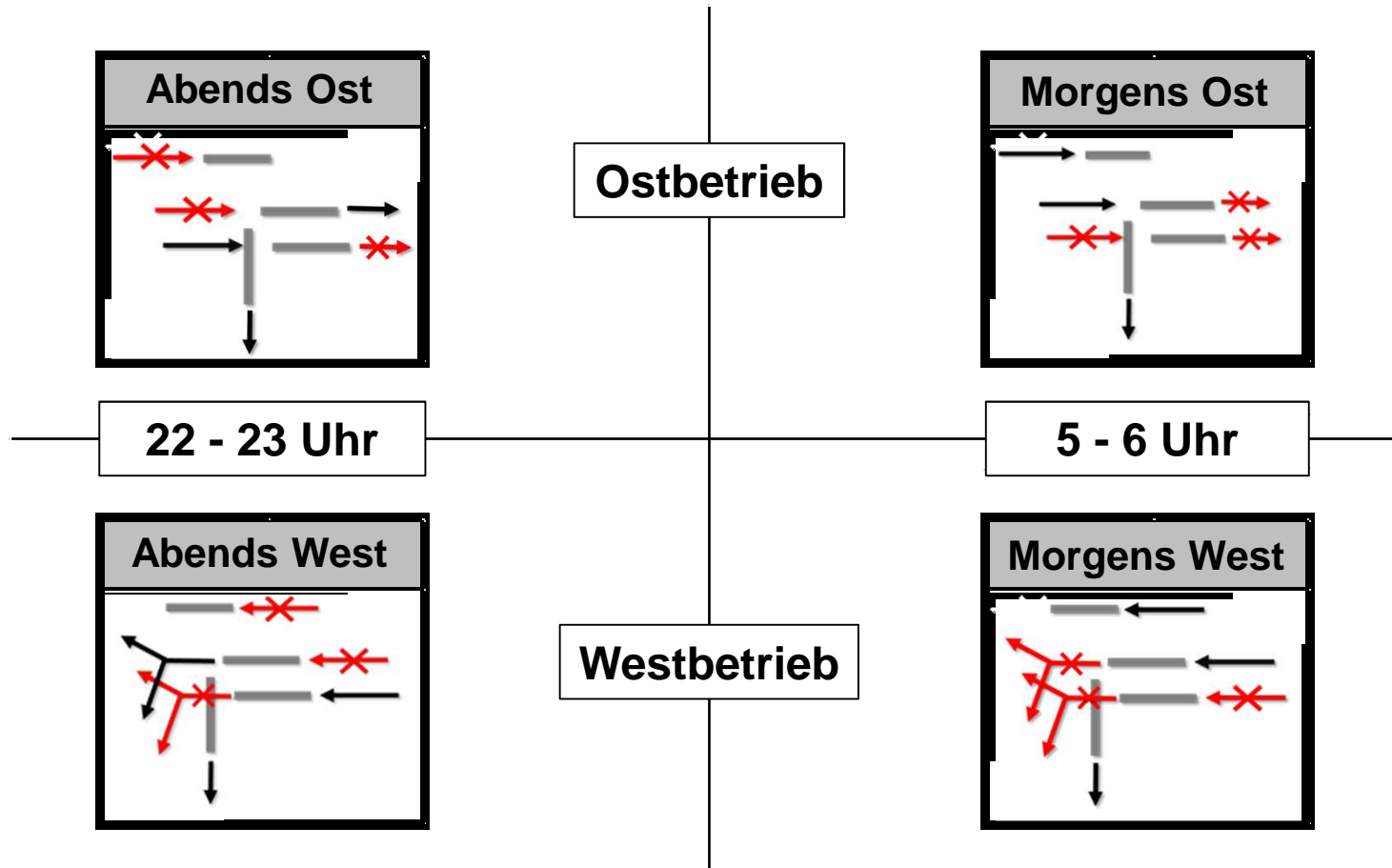
Modell 4



+ Entlastung NW & Center & Süd bei Ost
+ Entlastung NW & Center & Süd bei West

- Instabiles Modell, das weniger
verlässlich umgesetzt werden kann

Modell 5



+ Entlastung NW & Center & Süd bei Ost
+ Entlastung NW & Center & Süd bei West

- Instabiles Modell, das weniger
verlässlich umgesetzt werden kann

Der weitere Zeitplan:

- **24. September 2014:**
Formelle Einbringung der Modelle zur Beratung in die Fluglärmkommission
- **bis Jahresende 2014:**
Abschluss der Beratungen in den Gremien
- **bis Februar 2015:**
Festlegung des Lärmpausenmodells
- **29. März 2015:**
Beginn des **einjährigen Probetriebs** zum Sommerflugplan 2015

Lärmpausen am Verkehrsflughafen Frankfurt Main

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!