

Weiterentwickeltes Betriebskonzept bei Westbetrieb

Das aktuelle Betriebskonzept am Flughafen Frankfurt kommt spätestens ab einem Eckwert von 110 Flugbewegungen pro Stunde an seine Grenzen. Flughafenbetreiber Fraport und die Deutsche Flugsicherung (DFS) haben das Betriebskonzept für Westbetrieb daher weiterentwickelt. So bleibt der Betrieb auch zukünftig stabil, sicher und nachhaltig.



DFS Deutsche Flugsicherung

Warum ist ein weiterentwickeltes Betriebskonzept notwendig?

- Der Lärmschutzbereich des Flughafens wird derzeit überprüft. Das Bezugsjahr für die aktuell laufende Überprüfung ist das Jahr 2033. Der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs muss ein Betriebskonzept zugrunde liegen, das den im Jahr 2033 prognostizierten Verkehr stabil, sicher und nachhaltig abwickeln kann. Dem trägt das weiterentwickelte Betriebskonzept Rechnung.
- Wesentliche Annahmen des Planfeststellungsbeschlusses haben sich geändert. Das war weder vorhersehbar noch beeinflussbar.
 - Abflüge von der Centerbahn über die Südumfliegung sind abhängig von Abflügen von der Startbahn 18. Das schränkt einen perspektivischen Anstieg der Abflüge pro Stunde ein (siehe Abb. 1).
- Starts von der Centerbahn nach Nordwesten und Landungen auf der Landebahn Nordwest sind weniger abhängig voneinander als Starts von der Centerbahn über die Südumfliegung zu Landungen auf der Südbahn. Das liegt an geringeren Staffelungsabständen und Tabuzonen (TBZ) vor der Landebahn Nordwest. Somit ist eine stärkere Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken vorteilhafter, sobald die Zahl der Abflüge pro Stunde steigt (siehe Abb. 2).

Abbildung 1

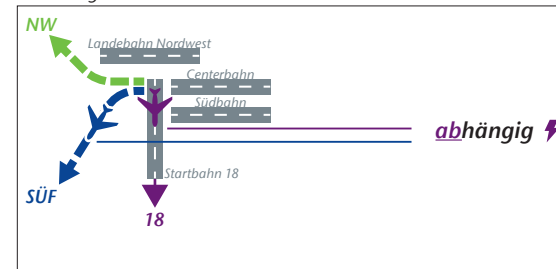
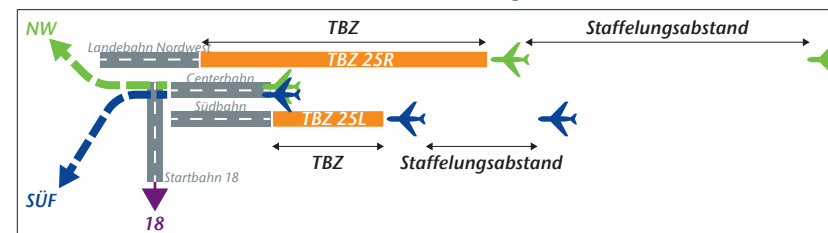
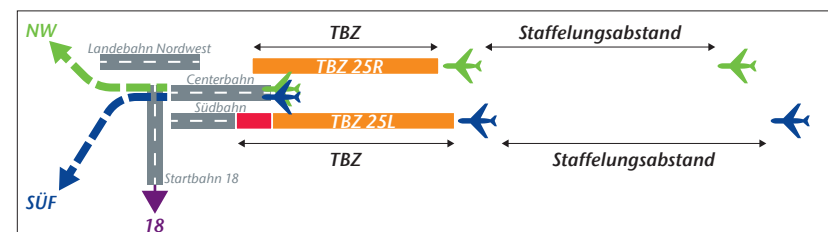


Abbildung 2

Annahmen Planfeststellungsverfahren



Realität



Weiterentwickeltes Betriebskonzept bei Westbetrieb

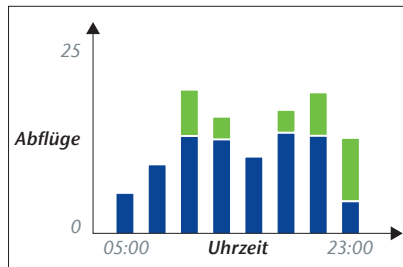
Wie sieht das weiterentwickelte Betriebskonzept im Vergleich zu heute aus?

Die Abflugverteilung wird sich bei westlicher Betriebsrichtung hin zu einer häufigeren Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken verändern. Es sieht keinen neuen Abflugrouten vor. Die Nutzung der Südumfliegung ist nicht im geplanten Umfang möglich. Eine höhere Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken erlaubt zukünftig mehr Kapazität.



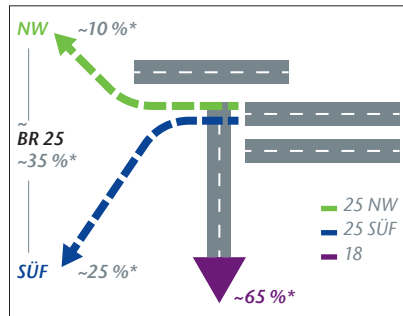
DFS Deutsche Flugsicherung

Aktuelles Betriebskonzept*

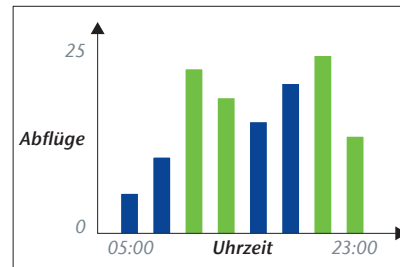


Grundsätzlich nutzen lediglich alle zwei-strahligen Heavies die Nordwest-Strecken. Alle anderen Flugzeugtypen nutzen die Südumfliegung, wenn sie bei Westbetrieb von der Centerbahn starten.

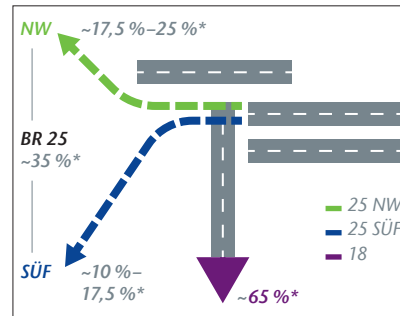
Schon heute nutzen alle Flugzeugtypen bei Sonderereignissen (Gewitter, Sicherstellung 23-Uhr-Grenze, etc.) bedarfsweise die Nordwest-Strecken.



Weiterentwickeltes Betriebskonzept*



Je nach Abflughnachfrage werden dynamisch alle Luftfahrzeuge entweder auf die Südumfliegung oder die Nordwest-Strecken gelegt, wenn sie bei Westbetrieb von der Centerbahn starten.



**Schematische Darstellung: Ca. %-Werte sind rechnerisch ermittelte Anteile auf Jahresbasis, die sich von Verteilungswerten, die sich in kürzeren Zeitperioden (Stunden, Tage, Wochen, Monate) ergeben, unterscheiden können; %-Werte auf Basis aller Abflüge BR 25*

VORTEILE

- Sichere, stabile, nachhaltige Verkehrsabwicklung bei höherer Kapazität
- Keine neuen Abflugrouten, sondern veränderte Nutzung bestehender Abflugrouten
- Planfeststellungskonformität
- Weitere Potenziale für Lärminderung und Lärmschutz
- Flexible Verkehrssteuerung mit nachfragegerechter Nutzung der Nordwest-Strecken; Südumfliegung weiter Bestandteil des weiterentwickelten Betriebskonzepts
- Erhöhte Verlässlichkeit, die 23-Uhr-Genze des Nachtflugverbots einzuhalten

Die Arbeiten am weiterentwickelten Betriebskonzept sind noch nicht vollständig abgeschlossen. Sie werden in den entsprechenden Gremien im Regelprozess weiter bearbeitet.

Siehe auch „Glossar zum weiterentwickeltem Betriebskonzept“