Partner

Image not found or type unknown

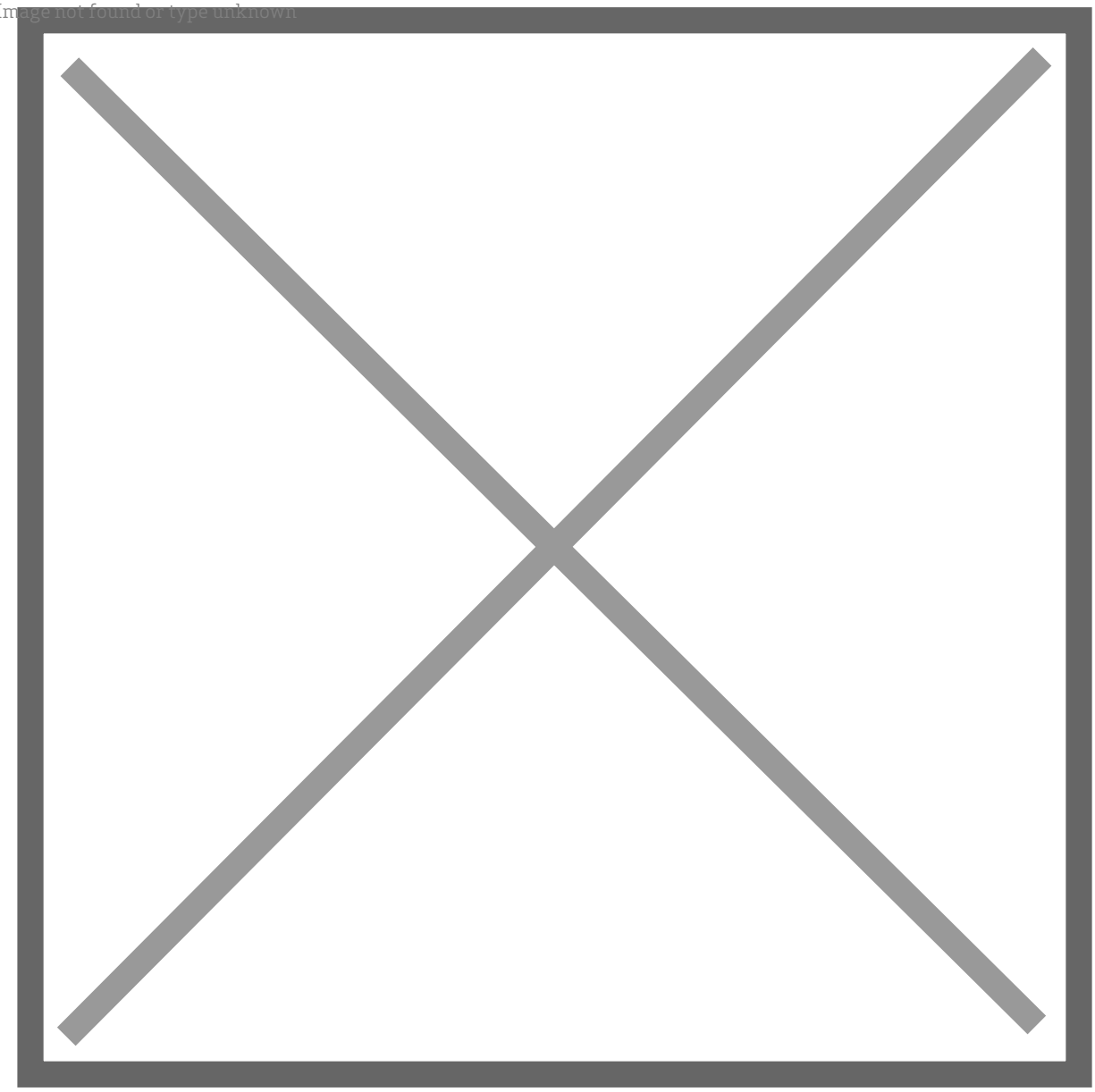
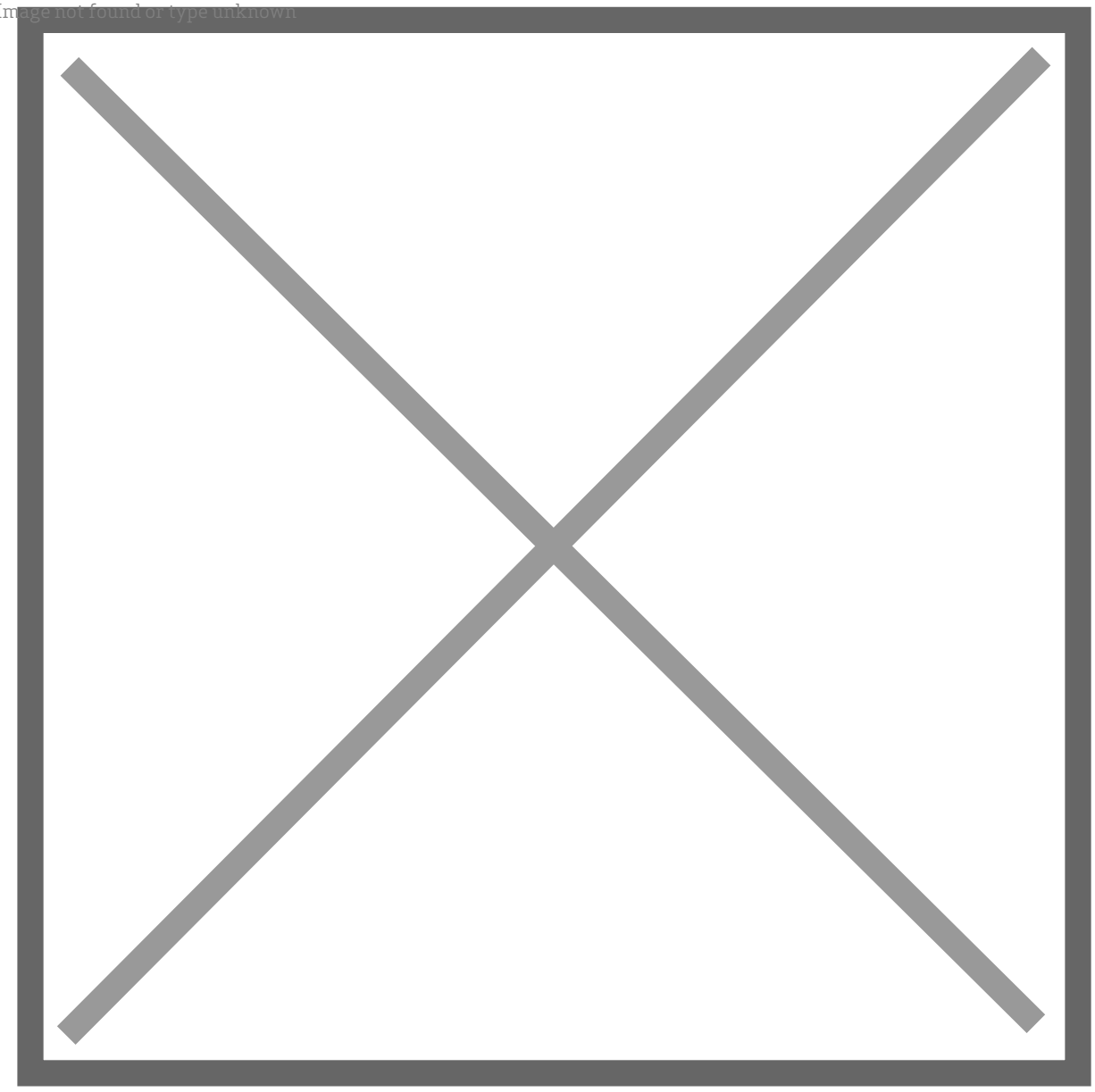


Image not found or type unknown



4. Gibt es Möglichkeiten, mehr Streuung oder/und Lärmpausen vorzusehen?

Warum werden die Flugzeuge überhaupt gebündelt und fliegen alle die gleiche Route? Wäre es nicht gerechter, den Lärm zu verteilen und damit alle, die etwas vom Flughafen haben, auch zu belasten? Anstatt möglichst wenige

Konsultationsverfahren
Forum Flughafen und Region
Fluglärmkommission Frankfurt

Betroffene mit viel Fluglärm zu belasten, aber denen die volle Belastung – und andere haben Ruhe.

Aus Lärmaspekten heraus gibt es zunächst einmal keine grundsätzliche Präferenz für eine Bündelung oder Streuung. Beides kann je nach konkretem Verlauf Vor- und Nachteile mit sich bringen. Daher gilt auch hier, wie bei allen anderen Maßnahmen, dass eine Einzelfallprüfung vorgenommen werden muss.

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/4-gibt-es-moeglichkeiten-mehr-streuung-oder-und-laermpausen-vorzusehen/warum-werden-die-flugzeuge-ueberhaupt-gebuendelt-und-fliegen-alle-die-gleiche-route-waere-es-nicht-gerechter-den-laerm-zu-verteilen-und-damit-alle-die-etwas-vom-flughafen-haben-auch-zu-belasten-anstatt-moeglichst-wenige-betroffene-mit-viel-fluglaerm-zu-bel/)

Welche Kriterien gelten für die Bewertung von Alternativvorschlägen? Wie stehen Sicherheit, Kapazität, Lärmschutz und Wirtschaftlichkeit zueinander?

Das FFR hat sich einen Katalog von Kriterien gegeben, die zur Prüfung von Maßnahmen herangezogen werden.[1] Darin enthalten sind Kriterien, die Sicherheit, Lärmwirkung, Kapazität und Wirtschaftlichkeit betreffen.

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/4-gibt-es-moeglichkeiten-mehr-streuung-oder-und-laermpausen-vorzusehen/welche-kriterien-gelten-fuer-die-bewertung-von-alternativvorschlaegen-wie-stehen-sicherheit-kapazitaet-laermschutz-und-wirtschaftlichkeit-zueinander/)

= neu hinzugekommen

Ist die Kapazitätswahrung eines Flughafens qua Luftverkehrsgesetz eine originäre Aufgabe für die Flugsicherung?

Ja. Das LuftVG führt im §27c (1) dazu aus: Flugsicherung dient der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs. Hierbei ist unter dem Begriff „flüssig“ die Nachfrage gerechte Bereitstellung von Kapazität zu verstehen.

Wieso können nicht allein der Pilot oder autonome Computersysteme über den genutzten Abflugweg

Geschäftsstelle des Forum Flughafen & Region: - Gemeinnützige Umwelthaus GmbH - Rüsselsheimer Str. 100 - 65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0 - Fax. +49 6107 98868-19

entscheiden? Warum können nicht viel mehr Direktfreigaben gegeben werden? Es fliegen doch längst nicht mehr alle Maschinen über den Punkt AMTIX.

In Deutschland hat sich in der Vergangenheit ein System etabliert, in dem festgelegte Abflugrouten genutzt werden. Die zu nutzende Route wird je nach Flugziel durch den Piloten ausgewählt. Die Route AMTIX wird beispielsweise für Ziele in Südosteuropa genutzt.

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/4-gibt-es-moeglichkeiten-mehr-streuung-oder-und-laermpausen-vorzusehen/wieso-koennen-nicht-allein-der-pilot-oder-autonome-computersysteme-ueber-den-genutzten-abflugweg-entscheiden-warum-koennen-nicht-viel-mehr-direktfreigaben-gegeben-werden-es-fliegen-doch-laengst-nicht-mehr-alle-maschinen-ueber-den-punkt-amtix/)

Welche Auswirkungen hätte eine räumliche und/oder zeitliche Streuung der heute über AMTIX-kurz und AMTIX-lang abgewickelten Flugbewegungen?

Für den Flughafen Frankfurt sind ca. 200 Flugverfahren veröffentlicht. Diese, sowie die dazugehörigen Regeln müssen Fluglotsen kennen und situationsgerecht anwenden. Dies heißt, dass für jede Abflugstrecke dem Lotsen zumindest bekannt sein muss, wo Kurven einsetzen, wie hoch das Flugzeug steigt, welche Geschwindigkeit zu erwarten ist und welche Abhängigkeiten zwischen den jeweiligen Verfahren bestehen. Weiterhin stellt der Towerlotse durch entsprechend getaktete Startfreigaben sicher, dass am Ausflugpunkt (z.B. AMTIX) ein Mindestabstand von 5 nautischen Meilen (ca. 9 km) eingehalten wird.

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/4-gibt-es-moeglichkeiten-mehr-streuung-oder-und-laermpausen-vorzusehen/welche-auswirkungen-haette-eine-raeumliche-und-oder-zeitliche-streuung-der-heute-ueber-amtix-kurz-und-amtix-lang-abgewickelten-flugbewegungen/)

Bezieht sich der Bericht der BFU nicht nur auf Fehlanflüge und Starts auf dem Parallelbahnsystem? Dann hätte er ja nichts mit Starts von der Startbahn West aus zu tun.

In der Tat hat die Staffelungsunterschreitung zwischen einem auf der mittleren Bahn startenden und einem auf der südlichen Parallelbahn landenden Flugzeug stattgefunden. Die Empfehlung der BfU bezüglich Entkopplung und Komplexitätsreduzierung beschränkt sich jedoch nicht auf das Parallelbahnsystem. Es sind die gleichen Lotsen, die das Parallelbahnsystem und die 18-West im Blick haben müssen, und die zur Erhöhung der Sicherheit mehr Zeit und weniger Komplexität

benötigen, um rechtzeitig reagieren zu können. Jede zusätzliche Route würde die Komplexität erhöhen und ist daher zu vermeiden.

Welche Auswirkungen hätte eine Splittung z.B. (50/50) zwischen AMTIX-kurz (neu) und AMTIX-kurz (alt) – tageweise, wochenweise, monatsweise oder sogar jahresweise?

Wie weiter oben erläutert, wird eine neue Route für AMTIX-kurz nur installiert, wenn die alte wegfällt. Ein Parallel-Betrieb oder ein zeitlich abwechselnder Betrieb würde die Komplexität und damit die Unsicherheit erhöhen.

Wäre es möglich, mehr Flüge über AMTIX-lang zu führen?

AMTIX-lang ist eine bereits bestehende Route, die aber momentan nur in Ausnahmefällen genutzt wird. Nämlich immer dann, wenn Flugzeuge vor dem Start melden, die Höhenvorgabe der Abflugstrecke AMTIX-kurz nicht einhalten zu können. 2017 wurde AMTIX-lang von lediglich 2 % aller über AMTIX geführten Flüge genutzt. Sollte AMTIX-lang planmäßig stärker genutzt werden, müssten hierfür zusätzliche Regeln geschaffen werden. (Ergänzungen in den Antworten hinzugekommen)

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/4-gibt-es-moeglichkeiten-mehr-streuung-oder-und-laermpausen-vorzusehen/waere-es-moeglich-mehr-fluege-ueber-amtix-lang-zu-fuehren/)

Wie wäre das zu beurteilen, wenn die Streuung zeitlich abgewechselt wird? Etwa in dem Sinne, dass an jedem Wochentag oder auch wochenweise abwechselnd jeweils ein anderer Bereich der Region überflogen wird?

Hier gelten die gleichen Bedingungen wie oben bereits erläutert. Auch eine tage- oder wochenweise Rotation der genutzten Strecke erhöht die Komplexität für die Lotsen erheblich und stellt somit ein Sicherheitsrisiko dar. Die Lotsen müssten dann nicht nur die existierenden Abflugrouten kennen, wissen wo Kurven einsetzen, wie hoch das Flugzeug steigt, welche Geschwindigkeit zu erwarten ist und welche Abhängigkeiten zwischen den jeweiligen Verfahren bestehen – sondern zusätzlich an welchem Tag welche Route gilt. Bereits bei Prüfung der Lärmpausen wurde einem solchen „rollierenden Modell“ deshalb eine Absage erteilt.

Wäre es möglich, in bestimmten Zeiten Lärmpausen z.B. durch Verlagerung der „Heavies“ von AMTIX-kurz auf AMTIX-lang zu schaffen?

Wie in den Antworten oben dargestellt, wäre eine solche Verlagerung aus Lärmschutz- wie aus Kapazitätsgründen problematisch.
Trotz dieser Einschränkungen wird durch die Maßnahme „Dedicated Runway Operations (DROPs) Early Morning“ bei Ostbetrieb bereits heute an bestimmten Tagen in der morgendlichen Nachtrandstunde AMTIX-lang statt AMTIX-kurz genutzt. Bei Westbetrieb wurde DROPs durch die Lärmpausen ersetzt. Eine darüberhinausgehende Regelung ist aber vor dem oben dargestellten Hintergrund nicht möglich.

Welche Vor- und Nachteile ergeben sich bei diesen obenstehenden Fragen aus Sicht des Lärmschutzes? Hat das Nachtflugverbot einen Einfluss auf die Bewertung?

Zunächst einmal gilt, dass von den geprüften Alternativen gemäß der Kriterien des FFR bei Betrachtung der Lärmwirkung die empfohlene Variante 4 in der Gesamtabwägung am besten abgeschnitten hat. Daher haben FFR und FLK diese auch zur Umsetzung empfohlen.

weiterlesen (https://konsultation.aktiver-schallschutz.de/verfahren-zu-amtix-kurz/gestellte-und-beantwortete-fragen/4-gibt-es-moeglichkeiten-mehr-streuung-oder-und-laermpausen-vorzusehen/welche-vor-und-nachteile-ergeben-sich-bei-diesen-obenstehenden-fragen-aus-sicht-des-laermschutzes-hat-das-nachtflugverbot-einen-einfluss-auf-die-bewertung/)