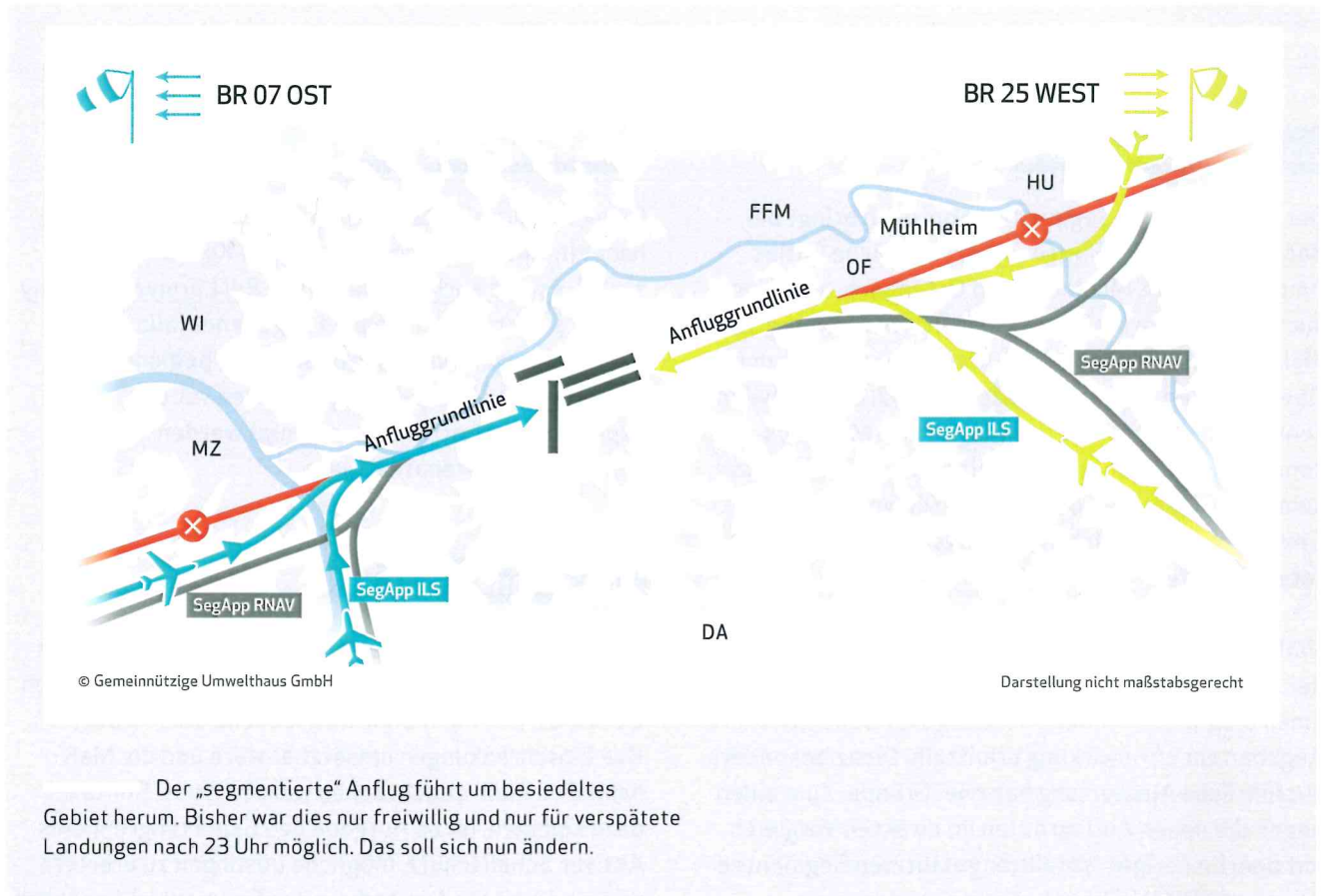


## SIEDLUNGSZENTREN UMFLIEGEN UND GEZIELTE BAHNNUTZUNG

# Ab 22 Uhr bei Anflügen Hanau, Offenbach und Mainz umfliegen

## Segmented Approach ILS & zeitliche Ausdehnung



### Idee

Bereits seit 2010 ist eine Schallschutzmaßnahme im Regelbetrieb, bei der verspätete Flugzeuge nach 23 Uhr mithilfe von Satellitennavigation beim Anflug einen sogenannten „Segmented Approach“ fliegen (→ siehe auch Infoblatt Nr. V-4 „Siedlungen umfliegen“): Sie umfliegen mit mehreren Kurven stark besiedelte Orte, wenn sie sich dem Flughafen nähern. Die Maßnahme fällt bisher in eine Zeit, in der aufgrund des Flugverbots zwischen 23 und 5 Uhr nur ausnahmsweise Flugzeuge in Frankfurt landen. Außerdem nutzen nicht alle verspäteten Flugzeuge diese – freiwillige – Maßnahme. Zwei Strategien sollen nun die Nutzung des Segmented Approach erhöhen:

- ↳ Der Anflug soll künftig ausschließlich mit einem Instrumentenlandesystem (ILS, → Glossar) möglich sein – damit sind alle Flugzeuge ausgestattet, und der „segmentierte Anflug“ kann verpflichtend werden.
- ↳ Flugzeuge sollen den ILS-gestützten Segmented Approach bereits ab 22 Uhr nutzen, also schon ab der ersten Stunde der gesetzlichen Nacht. Wie bisher gilt er natürlich auch weiterhin für verspätete Landungen nach Beginn des Flugverbots um 23 Uhr.

## SIEDLUNGSZENTREN UMFLIEGEN UND GEZIELTE BAHNNUTZUNG

# Ab 22 Uhr bei Anflügen Hanau, Offenbach und Mainz umfliegen

## Segmented Approach ILS & zeitliche Ausdehnung

### Entlastungswirkung

Der ILS-gestützte Segmented Approach bringt bei Betriebsrichtung 25 (→ [Glossar](#)) erhebliche Entlastungen in Hanau, Mühlheim und Offenbach, allerdings auch eine leichte Mehrbelastung in Neu-Isenburg sowie Mehrbelastungen im Bereich von Heusenstamm und Obertshausen. Bei Betriebsrichtung 07, also Ostwind, senkt diese Maßnahme den Fluglärm in Mainz. Es kommt dann jedoch zu Mehrbelastungen in Bischofsheim und Ginsheim-Gustavsburg. Die entlasteten Gebiete sind erheblich dichter besiedelt als die belasteten Gebiete.

Umfangreiche Lärmmessungen sowie Auswertungen der tatsächlich zurückgelegten „Flugspuren“ sollen einen möglichen Probetrieb ergänzen und genauere Angaben zur Lärmwirkung ermitteln. Diese besonders ausführliche Auswertung hat zwei Gründe: Zum einen liegen die neuen Anflugrouten im direkten Vergleich mit dem bisherigen, satellitengestützten Segmented Approach (RNAV GPS) etwas ungünstiger – sie verlaufen aber immer noch deutlich lärmärmer als ein konventioneller, nicht segmentierter Anflug über die Anfluggrundlinien. Zum anderen verursachen Flugzeuge im Kurvenflug an einigen Stellen etwas mehr, an anderen hingegen etwas weniger Lärm als im Geradeausflug – die tatsächliche Lärmwirkung lässt sich deshalb durch Berechnungen nur ungenau ermitteln.

### Voraussetzungen für die Umsetzung

Da es sich um eine lärmverlagernde Maßnahme handelt, findet zunächst eine lokale Konsultation statt (→ siehe auch Infoblatt II-7 „Bei Lärmverlagerung Dialog“). Erst danach können gegebenenfalls Vorbereitungen für den Probetrieb beginnen. Außerdem muss das Anflugverfahren vor der Erprobung erst offiziell genehmigt werden. Das kann bis zu 18 Monate dauern.

### Einschränkungen

Perspektivisch ist es bei steigender Zahl der Anflüge möglich, dass der Segmented Approach auch zwischen 22 und 23 Uhr nicht ohne betriebliche oder kapazitative Einschränkungen umsetzbar wäre und die Maßnahme deshalb abgebrochen werden muss. Sollte es dazu kommen, ist es Aufgabe des Expertengremiums Aktiver Schallschutz, mögliche Lösungen zu erörtern und eine weitere Anwendung des Segmented Approach (als RNAV GPS oder ILS-Variante) zwischen 23 und 5 Uhr sicherzustellen. Eine weitere Maßnahme geht allerdings der Frage nach, wie sich der Segmented Approach auch in Zeiten mit höherem Verkehrsaufkommen umsetzen ließe (→ siehe Infoblatt Nr. V-9 „Zukunftsperspektive: Siedlungen ganztägig umfliegen“). Der Segmented Approach ist außerdem nicht bei allen Wetterlagen möglich.

### Aktueller Stand

Die lokale Konsultation startet 2018.