

1. Probetreib
> Vorstellung

Probetrieb zur optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems am Flughafen Frankfurt/Main

RA Bernhard Schmitz
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Karl-Ernst Pallas
Fluglotse a. D

Nachbarschaftsausschuss: Stadt Mainz u. LK Mainz-Bingen am 12.03.2020



1. **Probetrieb**
> unabdingbare Sicherheit: Tabuzonenregelung

Beispiel für die Wechselbeziehung Sicherheit und Kapazität:

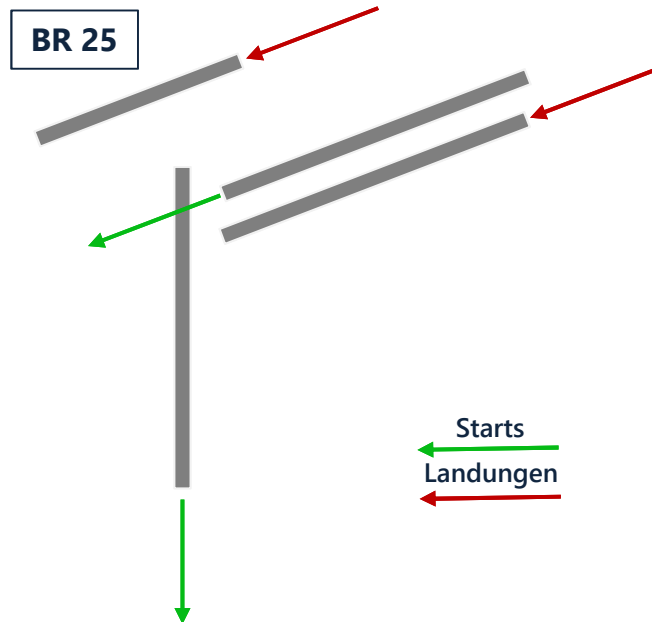
In der Dezembersitzung 2019 der Frankfurter Fluglärmkommission hat die DFS ein neues Betriebskonzept/Bahnnutzungskonzept vorgestellt, das von dem Konzept abweicht, das Grundlage aller einschlägigen Dokumente aus dem PFV war.



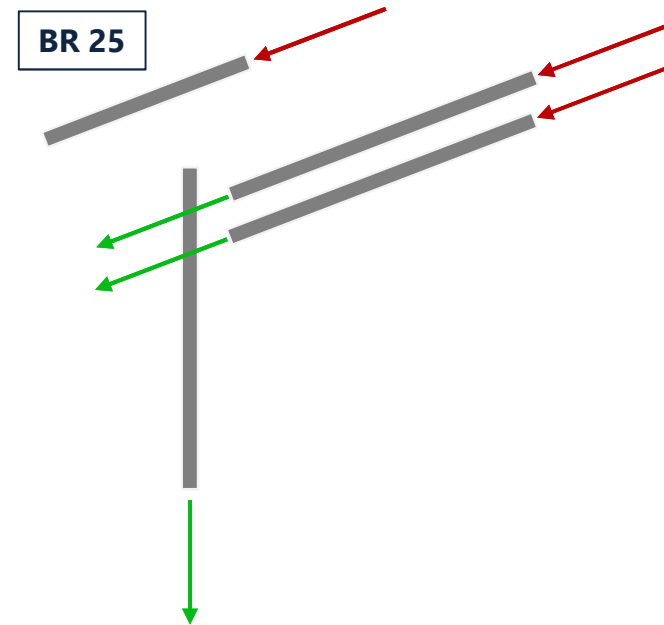
PFV-Konzeption mit der erforderlichen Sicherheitsmarge „Tabuzone“

1. **Probetrieb**
> unabdingbare Sicherheit: neues Betriebs-/Bahnnutzungskonzept 1.1

aktuelles Betriebskonzept
seit IBN LBNW gem. PFV-Dokumente



jetzt vorgestellte Betriebskonzept

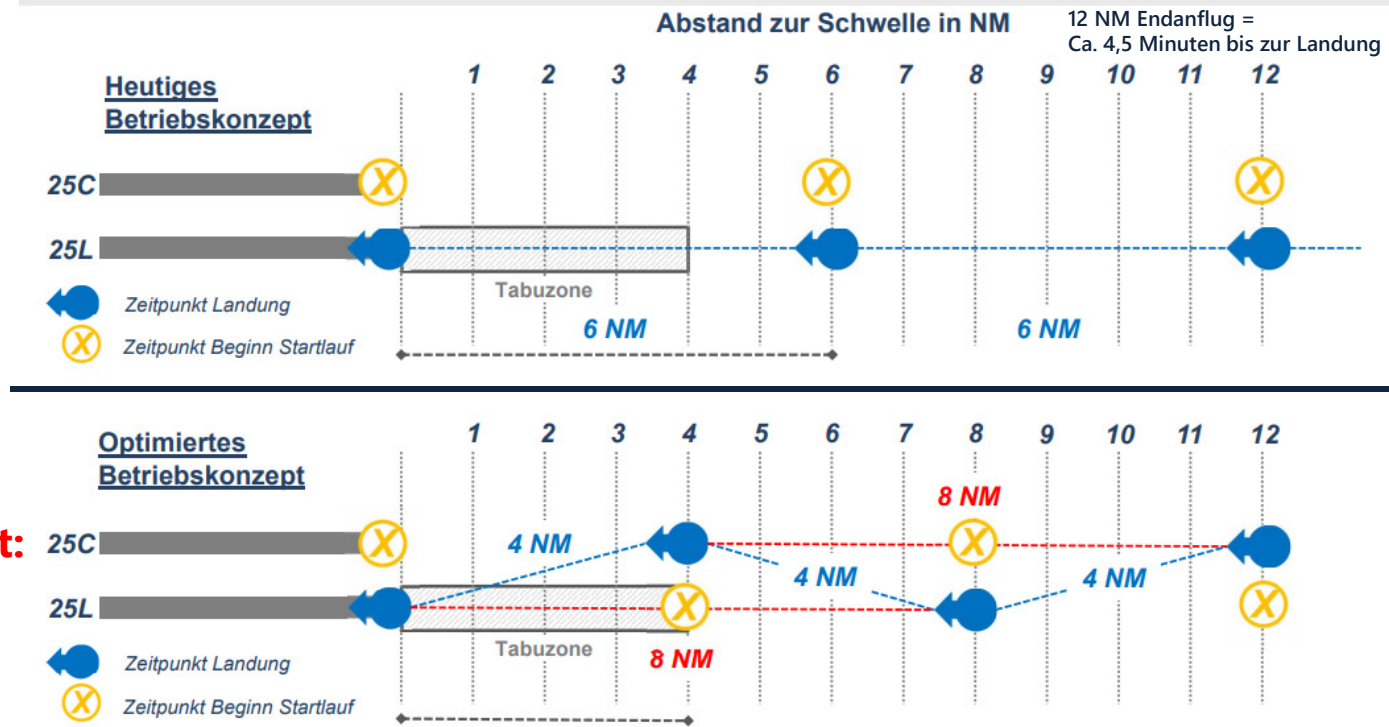


1.

Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: neues Betriebs-/Bahnnutzungskonzept 1.2

1.4 Beschreibung der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems



Kapazität: + 33%

Durch die abwechselnde Nutzung beider Bahnen für Starts und Landungen wird die Tabuzonenstaffelung von 6 auf noch sichere 8 NM ausgeweitet. Die theoretische Kapazität steigt um 33%

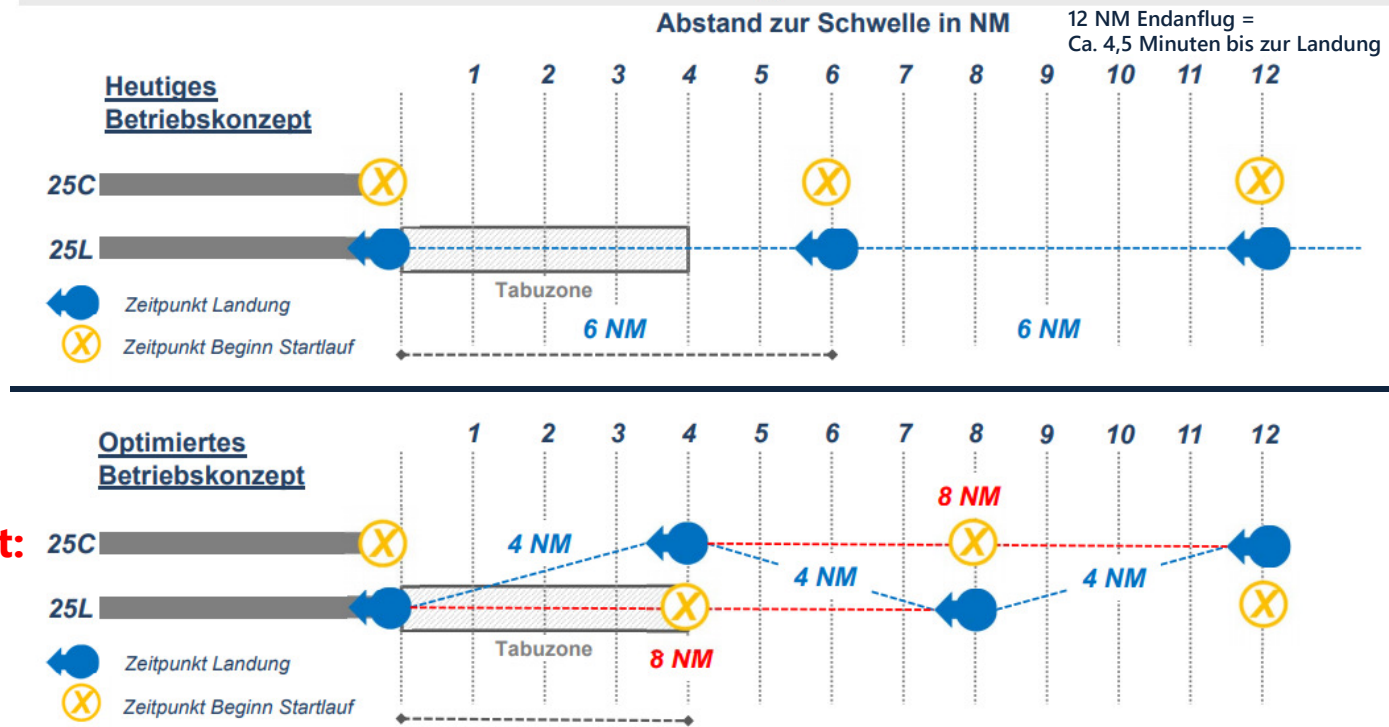


1.

Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: neues Betriebs-/Bahnnutzungskonzept 1.3

1.4 Beschreibung der optimierten Nutzung des Start- und Landebahnsystems



**Kapazität:
+ 33%**

Starts auf der Südbahn können konfliktfrei von Fehlanflügen auf der Centerbahn geführt werden. Die Komplexität ist reduziert, die theoretische Kapazität steigt um 33%



1.

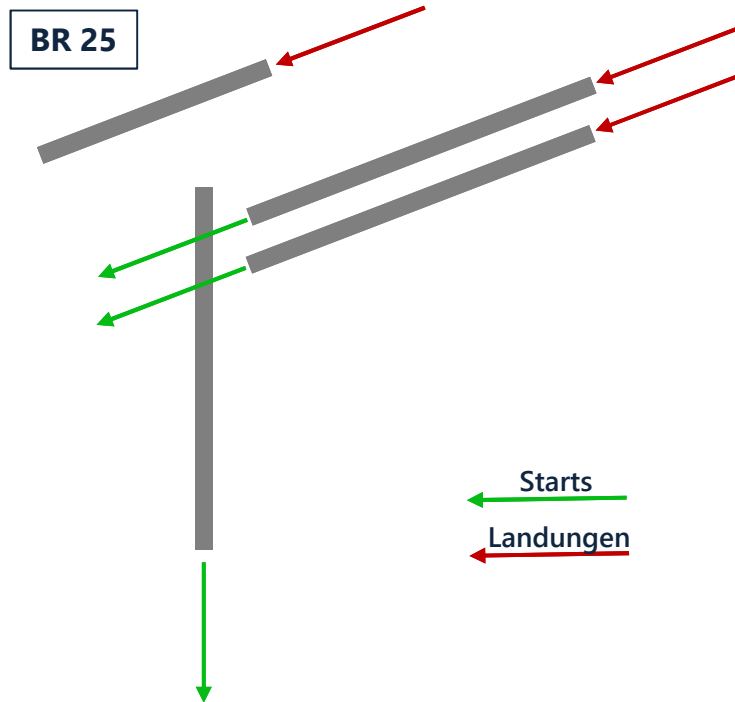
Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: neues Betriebs-/Bahnutzungskonzept 2.1

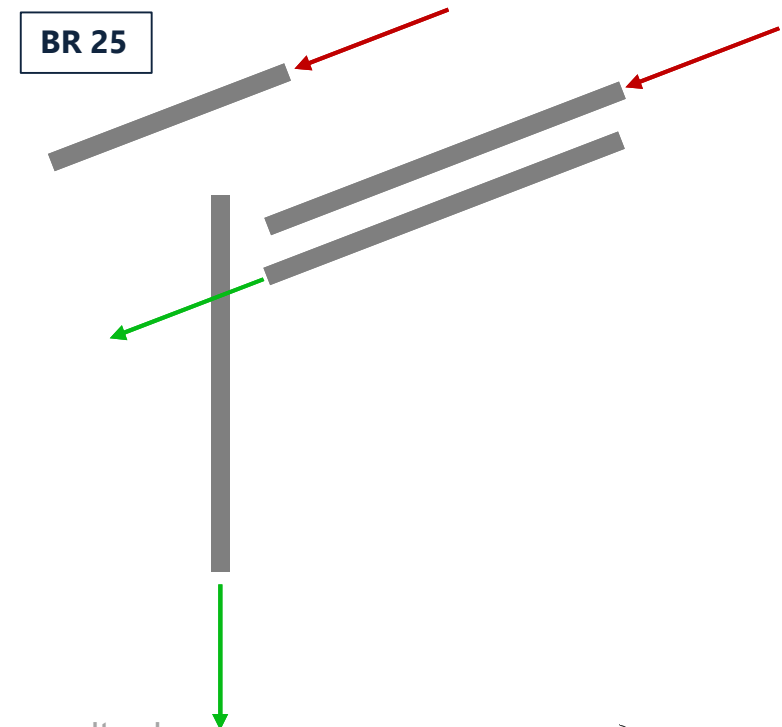
Weitere Stufe des DFS-Konzeptes könnte die zu 100 % umgedrehte Nutzung von Süd- und Centerbahn gegenüber der PFV-Konzeption:

Alle Starts auf der Südbahn mit der Linkskurve nach dem Start und alle Landungen auf der Centerbahn, Fehlanflug erfolgt im Geradeausflug.

jetzt vorgestelltes Konzept



Weiterentwickeltes Konzept

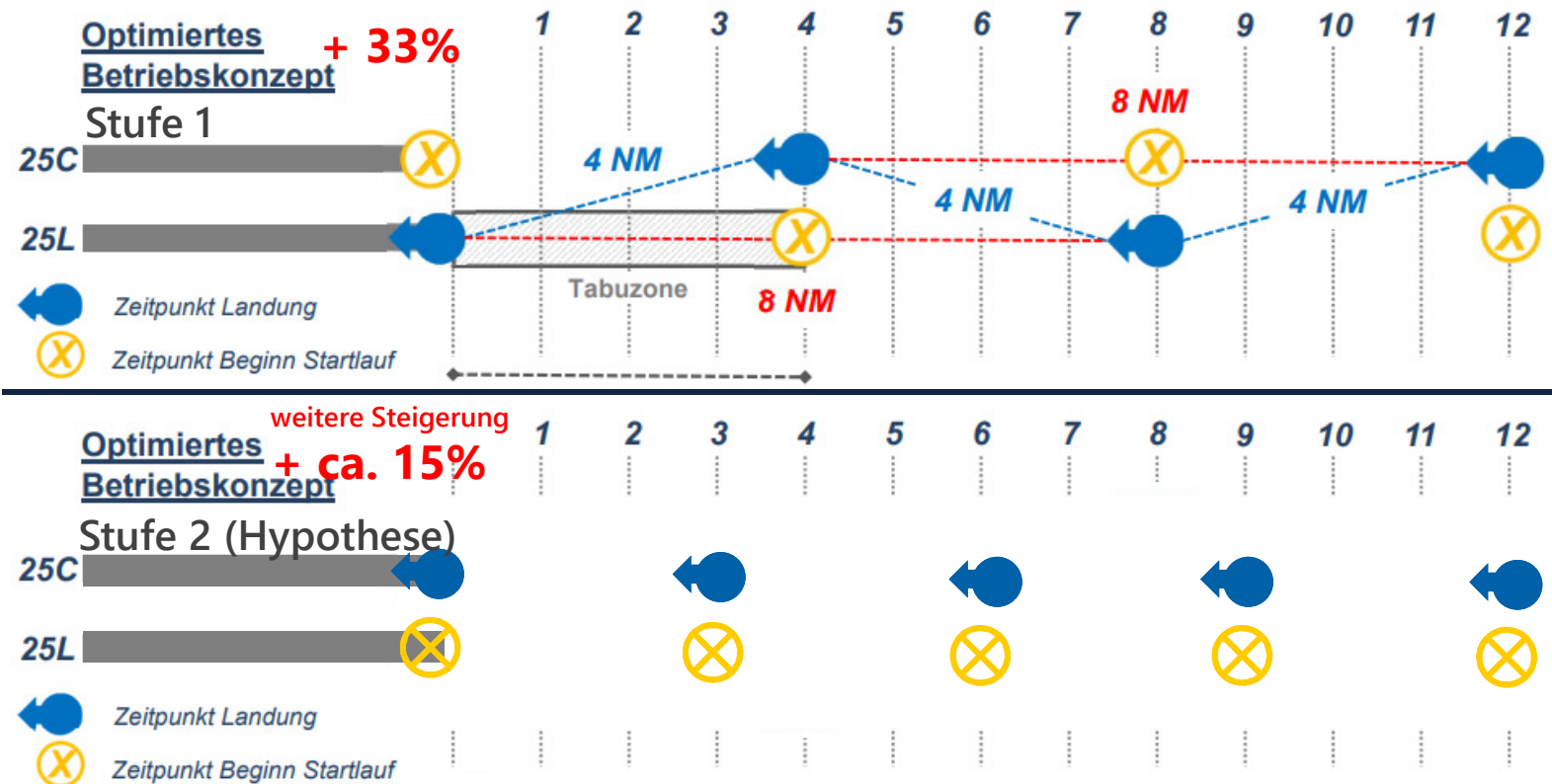


1.

Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: neues Betriebs-/Bahnnutzungskonzept 2.2

In einer Stufe 2 wären An- und Abflugrouten völlig entflochten, die Komplexität gering, die Sicherheit aufgrund verringerter Risiken höher und die Kapazität ist gegenüber heute um ca. 50 % gesteigert.



- Die Grenz-Kapazität in Stufe 2 ist mit 3 NM angesetzt, da in > 70% der Landungen die 3-NM-Staffelung möglich ist, denn 78,5% der Frankfurt anfliegenden Flugzeuge (Fraport-Statistik 2018) sind der Kategorie „Medium“ zuzuordnen (=Staffelungsminima: 3 NM).

2.

Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: weitere Effekte bei Konzeptänderung

Folgen eines veränderten Betriebskonzeptes:

- Wegfall der Tabuzonenregelung, dadurch Reduzierung der erforderlichen Staffelungswerte
- Kapazitätssteigerung um bis zu ca. 50 % gegenüber heute
- Reduzierung der Komplexität durch konfliktfreie Routenführung: Südumfliegung/Fehlanflüge
- Erhöhung der Sicherheit
- Änderung der Centerbahn-Fehlanflugroute
 - = für den Sonderfall: keine Landung, sondern Durchstartmanöver
- Verkehrsströme werden auf andere bestehende Flugrouten verlagert
- Lärmbetroffenheiten ändern sich, Lärmbelastungen werden verschoben

2. **Probetrieb**

> unabdingbare Sicherheit: Wechselbeziehungen Sicherheit und Verkehrsmenge/Kapazität

- *sichere Abwicklung des Luftverkehrs*
- *für den Flugverkehr unabdingbaren Sicherheitserfordernisse*

Der Begriff „Sicherheit im Luftverkehr“ wird in der Praxis häufig gekoppelt mit dem Argument „die Maßnahme erhöhe die Sicherheit im Luftverkehr“. Eine solche Argumentation lässt augenscheinlich keinen ernsthaften Widerspruch zu.

Unstreitig dürfte aber auch sein, dass Kapazität bzw. Verkehrsmenge und die Sicherheitserfordernisse unmittelbar voneinander abhängig sind.

Folglich bestimmt die planbare Kapazität, die sich in der Regel aus der Verkehrsprognose eines Planungshorizonts ergibt, die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen.

2.

Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: Planungshorizont bei Änderungen von Betriebsverfahren

Die Bestimmung des zeitlichen Planungshorizont hat bei angenommener Verkehrssteigerung also direkten Einfluss auf die erforderlichen Sicherheitsregelungen:

- Je höher das (angenommene) Verkehrsaufkommen und je inhomogener der Verkehrsmix (Flugzeuge mit unterschiedlichen Leistungsdaten), umso mehr muss die Komplexität der Flugverfahren gemindert werden, damit die anstehende Verkehrsmenge sicher abgewickelt werden kann.
 - Komplexitätsreduzierende Maßnahmen reduzieren die Möglichkeiten, lärmarme Flugverfahren zu etablieren.
- **Der Lärm erhöht sich in zweifacher Hinsicht:**
- **1. Es kommt absolut zu mehr Flugbewegungen!**
 - **2. Lärminderungsmaßnahmen können nicht eingeführt werden!**

Hier 3 Beispiele für „Nicht-Realisierung“ lärmindernder Maßnahmen aufgrund von Kapazitätssteigerungen

Kapazitätssteigerungen versus lärmindernde Maßnahmen:

1. **Point Merge Anflugsystem (PMS)** Das PMS ist in der „Allianz für Lärmschutz 2012“ auf höchster landespolitischer Ebene als zu entwickelnde Maßnahme für Frankfurt vereinbart worden, dann aber später von der DFS aufgrund mangelnden Kapazitätsvolumens als nicht realisierbar bewertet und verworfen worden.
2. Realisierung bzw. Prüfung unserer **Alternativen zur Südumfliegung**, die im ersten Teil - auch tagsüber dem Streckenverlauf der Nachtflugroute folgen - sind von keiner Seite als sicherheitskritisch bewertet worden. Die Ablehnung erfolgte aufgrund der Einschätzung der DFS (nicht aufgrund einer Schnell- oder Echtzeit-Simulation), dass die vorgetragenen Alternativen eine geringere Kapazität von bis zu 2 Abflüge pro Stunde zur heutigen Route aufzeigen. Ob dieses Mehr an Kapazität tatsächlich in der praktischen Verkehrskontrolle existent wäre bzw. benötigt würde für das aktuell vorherrschende Verkehrsaufkommen, ist nicht belegt worden.

Kapazitätssteigerungen versus lärmindernde Maßnahmen:

3. In der „Allianz für Lärmschutz 2012“ ist die **Anhebung der Mindest-Gegenanflughöhen um 1.000 ft vereinbart und später auch realisiert worden** (von 5.000 ft auf 6.000 ft im Norden und von 4.000 ft auf 5.000 ft im Süden).
- Am 27.03.2020 informierte die DFS in der 250. FLK-Sitzung, dass diese Maßnahme bereits im **Dezember 2018 wieder zurückgenommen** worden sei. Argumentiert wurde mit strengeren Vorgaben der ICAO, die sich jedoch in den letzten Jahren nicht geändert haben und der Luftverkehr wurde trotz alledem von den Fluglotsen über Jahre hinweg sicher gelenkt.
- Die Rücknahme der Überflughöhen auf den Gegenanflügen bei gleichzeitiger strengerer Auslegung der ICAO-Regeln für unabhängige Parallelanflüge (30° Intercept-Winkel, 1 NM Geradeausflug vorm und 2 NM auf dem Endanflug ohne Höhenänderung) wären nicht erforderlich, wenn die DFS auf die flexible und „ad hoc“ – Eingliederung in den Endanflug verzichtet hätte, nur hätte dieser Verzicht zu Einbußen in der Kapazität führen können.
- Die Höhe dieser möglichen Kapazitätseinbußen ist nicht genannt worden und ob die ggf. verlorene Kapazität für das aktuelle Verkehrsgeschehen überhaupt benötigt werde, ist offensichtlich nicht untersucht worden.

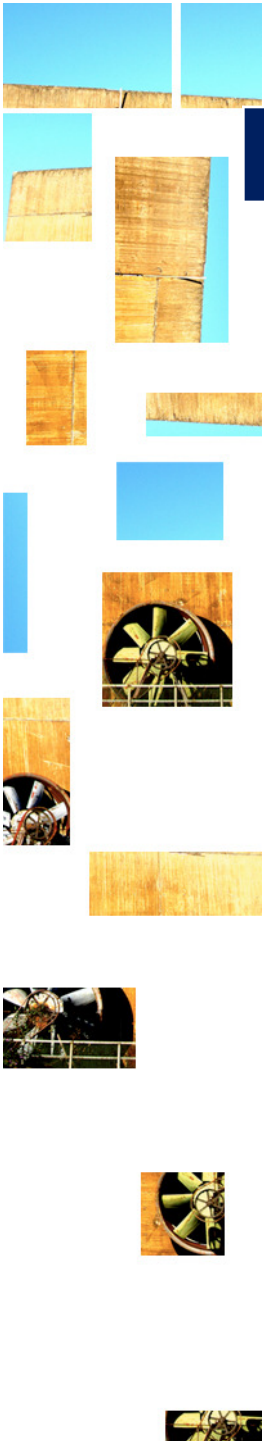
3.

Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: Lärmschutzbelange bei Kapazitätssteigerungsmaßnahmen

Fragen aus Sicht des Lärmschutzes, die wegen den kapazitätssteigernden Betriebs- und Flugverfahren vor deren Realisierung zu klären sind:

- In welchem Umfang ist eine Abwägung von Zwischenlösungen bei der Veränderung der Betriebs- oder Flugverfahren erforderlich ?
- Welches ist der „richtige“ zeitliche Prognosehorizont, der die erforderliche Kapazität belegt?
- Sind die Kapazitätssteigerungen zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich?
- Ist die Steigerung der Sicherheit zu diesem Zeitpunkt notwendig?
 - Anmerkung: Die Frankfurter „Tabuzonenregelung“ wurde aufgrund einer Sicherheitsempfehlung der BFU im Jahre 2012 eingeführt. Der Luftverkehr wurde mit dieser Regelung sicher geführt. Die für den Luftverkehr unabdingbaren Sicherheitserfordernisse waren auch in den vergangenen 8 Jahren gewährleistet.
- Gibt es eine andere Variante bzw. bietet sich eine grundlegende Neugestaltung für alle An-Abflüge im Westen an, die mehr Kapazität schafft, wenn das „Mehr an Kapazität“ für die aktuelle Verkehrsmenge tatsächlich erforderlich sein sollte?
- Rechtfertigt die Kapazitätserhöhung die Veränderung der Lärmbetroffenheiten?



4.

Probetrieb

> unabdingbare Sicherheit: Lärmschutzbelange bei Kapazitätssteigerungsmaßnahmen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Ansprechpartner: Bernhard Schmitz
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Hauptsitz: Ostanlage 21, 35390 **Gießen**
Zweigstelle: Aachener Str. 197-199, 50391 **Köln**

Fon: 0641/97183330
Fax: 0641/97183332
E-Mail: kanzlei@schmitz-rechtsanwaelte.de
Mobil: 0172/9579059

www.schmitz-rechtsanwaelte.de