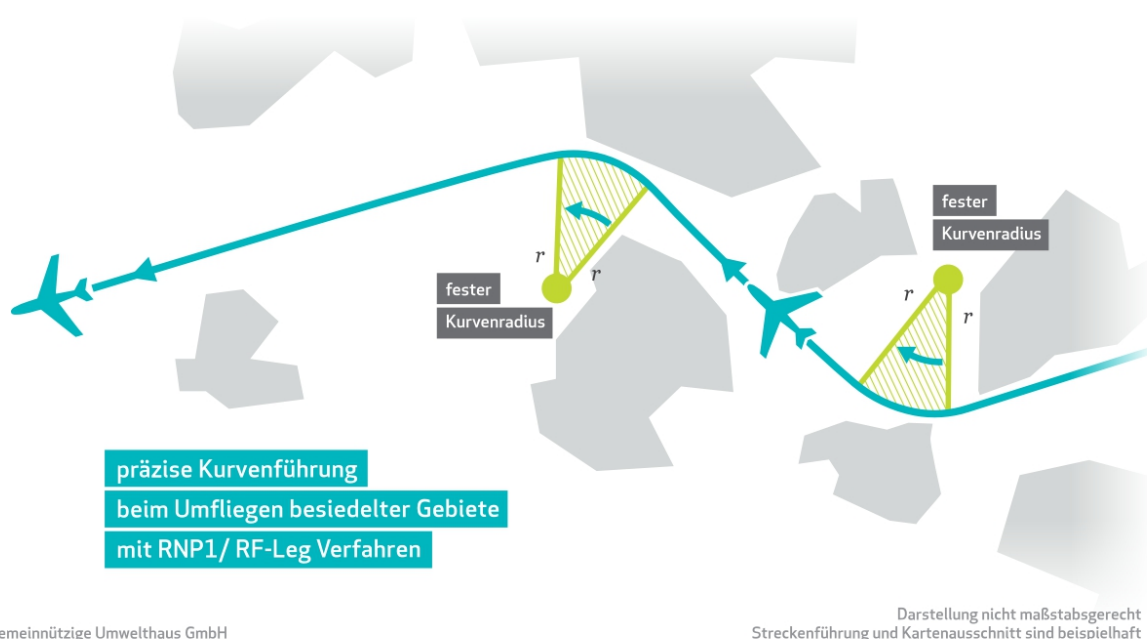


Prüfungsauftrag Segmented Approach RNP-to-xLS

Mit dem Präzisionsflugverfahren RNP1 und festen Kurvenradien – sogenannten RF-Legs – folgen Flugzeuge einer klar definierten Linie. Wird diese perspektivische Maßnahme umgesetzt, dann können Piloten besiedeltes Gebiet ebenso wie Hindernisse sehr genau umfliegen.



© Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

(https://www.aktiver-schallschutz.de/media/unh-infografik_2-1_rnp-to-xls.svg)
(Quelle: UNH)

Idee: Siedlungen genauer umfliegen

Diese Maßnahme ist eine von mehreren, die die Anwohner entlasten sollen, indem Flugzeuge beim Endanflug dicht besiedelte Regionen umfliegen – Fachleute sprechen dann von einem „Segmented Approach“, also einem durch Kurven segmentierten Anflug. Im Vergleich zum ILS- oder satellitengestützten segmentierten Anflug erlaubt der Segmented Approach mithilfe eines sogenannten RNP1-Präzisionsflugverfahrens mit RF-Leg, dass sich Piloten in Kurven viel genauer an die vorgesehene Streckenführung halten können. Das verkleinert das von Fluglärm belastete Gebiet.

Diese perspektivische Maßnahme untersucht die Möglichkeiten, um das Flugverfahren „Segmented Approach“ weiterzuentwickeln. Bei Umsetzung würde sie bis dahin bestehende segmentierte Anflüge ersetzen (siehe „[Siedlungen umfliegen](https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/segmented-approach-rnp-vorher-rnav-gps/) (https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/segmented-approach-rnp-vorher-rnav-gps/)“ und Nr. V-7 „[Ab 22 Uhr bei Anflügen Hanau, Offenbach und Mainz umfliegen](https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/segmented-approach-ils-zeitliche-ausdehnung/) (https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/siedlungszentren-umfliegen/segmented-approach-ils-zeitliche-ausdehnung/)“).

Entlastungswirkung

Der segmentierte Anflug führt um dicht besiedelte Gebiete herum und entlastet sie dadurch. Durch die Nutzung des Präzisionsflugverfahrens RNP1 und genauer beschriebener Kurven (RF-Leg) weichen Piloten dabei weniger von der Spur ab. Deshalb verteilt sich der Lärm nicht über ein unnötig großes Gebiet. Die genaue Entlastungswirkung lässt sich aber erst abschätzen, wenn die Flugrouten für den neuen Anflug feststehen.

Voraussetzungen für die Umsetzung

Zunächst prüft das Expertengremium Aktiver Schallschutz nur, ob sich so ein Verfahren überhaupt einführen lässt. Weitere Prüfschritte, insbesondere eine konkrete Planung der Routenführung, folgen gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt.

Einschränkungen

Aktuell sind nicht alle Flugzeuge ausgerüstet, um RNP1-Verfahren zu nutzen. Für die Nutzung von RF-Legs ist die Anzahl ausgerüsteter Flugzeuge noch niedriger. Außerdem ist der „Segmented Approach“ nur im abhängigen Betrieb nutzbar – also in Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen in Frankfurt.

Aktueller Stand

Im Rahmen der europäischen Forschungsinitiative SESAR (Single European Sky Air Traffic Management Research) hat sich bereits gezeigt, dass diese Art des Anflugs grundsätzlich betrieblich und fliegerisch machbar ist. Dafür fanden im Jahr 2016 Testflüge am Flughafen Frankfurt statt. In den weiteren Prüfschritten wird das ExpASS überlegen, wie die segmentierten Anflüge mithilfe des neuen Verfahrens genau aussehen könnten, und die entsprechenden Lärmwirkungen überprüfen.

Diese Maßnahme gehört zu Säule II des Maßnahmenprogramms Aktiver Schallschutz.

Sie haben Fragen?

Sprechen Sie uns an

Geschäftsstelle des Forum Flughafen & Region:

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH



Rüsselsheimer Str. 100

65451 Kelsterbach

Tel. +49 6107 98868-0

Fax +49 6107 98868-19

info@umwelthaus.org
