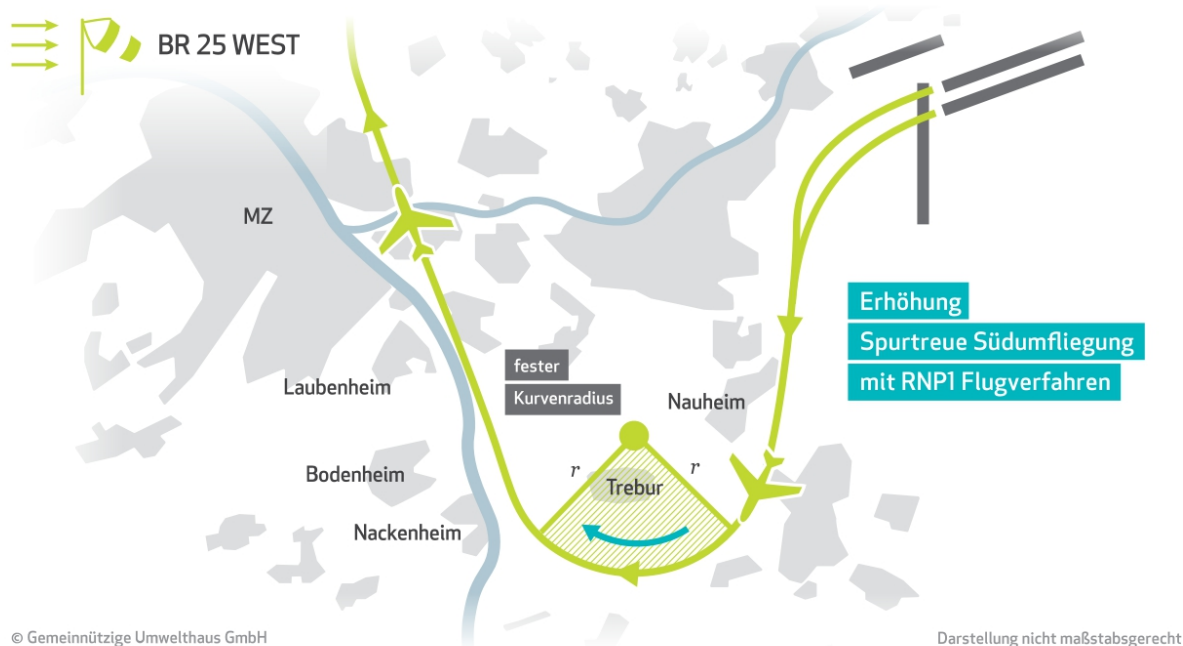


Erhöhung Spurtreue Südumfliegung

Immer wieder weichen Flugzeuge in der Südumfliegung u.a. von der Kurve bei Trebur ab. Mit dem Präzisionsflugverfahren RNP1 und festen Kurvenradien lässt sich die Spurtreue deutlich erhöhen.



(https://www.aktiver-schallschutz.de/media/unh-infografik_1-6_erhoehung_spurtreue_suedumfliegung_v9.svg)

(Quelle: UNH)

Idee: weniger Streuung über Trebur und Mainz

Die Südumfliegung wird häufig genutzt, wenn ein Flugzeug bei Betriebsrichtung 25 – also in Richtung Westen – vom Parallelbahnsystem startet und ein im Norden gelegenes Ziel anfliegen muss.

Allerdings wichen insbesondere Flugzeuge vom Typ Boeing 747-8 häufig von dieser vorgeschriebenen Route ab und flogen über Trebur und über Mainz deutlich näher an Siedlungsgebieten vorbei als vorgesehen. Um der Spur genauer zu folgen, müssen Piloten in entsprechend ausgestatteten Flugzeugen in Zukunft das modernere und präzisere Navigationsverfahren RNP1 und RF-Legs nutzen. Damit können Piloten sehr genaue Kurven fliegen. Von zentraler Bedeutung ist die Beschreibung der Kurve: Sie verläuft in einem exakten Kreisbogen und gibt Piloten viel genauer als bisher den Weg vor.

Entlastungswirkung

Fliegen Piloten die Route der Südumfliegung genau ab, dann folgen sie damit automatisch der sogenannten „Minimum noise route“, also der Route mit dem geringsten Lärm. Indem sie weniger als vorher von dieser Strecke abweichen, verringert sich die Belastung unter anderem in Trebur, Nackenheim, Bodenheim und Mainz-Laubenheim. Gemessen an der gesamten Lärmbelastung in der Region ist die Auswirkung dieser Maßnahme gering. An einzelnen Orten, zum Beispiel in Trebur, kommt es aber zu weniger Überflügen und damit zu einer Entlastung.

Voraussetzungen für die Umsetzung

Um die bisherige Route möglichst genau für RNP-Flüge nachzubilden, sind Abweichungen von den Empfehlungen der Internationalen Zivilluftfahrtgesellschaft (ICAO) nötig. Diese Empfehlungen sollen eigentlich gewährleisten, dass eine RNP-Abflugroute trotz Hindernissen – wie etwa Bergen – bei allen Wind- und Wetterbedingungen sicher ist. In Frankfurt liegt der Fall allerdings etwas anders: Hier soll das RNP-Verfahren aus Lärmschutzgründen eingeführt werden und nicht, um Hindernisse besser zu umfliegen. Da keine Hindernisse vorhanden sind, ist das neue Verfahren absolut sicher.

Einschränkungen

Aktuell kann das RNP1-Verfahren aufgrund der Ausrüstung der Flugzeuge nur von rund 75 Prozent der Flugbewegungen auf dieser Strecke genutzt werden. Für die Nutzung des RF-Legs liegt die Quote noch niedriger – beides ist aber nötig, um dieser Strecke exakt zu folgen. Flugzeuge vom Typ Boeing 747-8, für die diese Maßnahme in erster Linie entwickelt wurde, verfügen über die entsprechende Ausstattung.

Aktueller Stand

Im Probetrieb seit Juli 2017

Diese Maßnahme gehört zu Säule I 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
