

0175/2025

Beschlussvorlage

öffentlich

Positionierung zum neuen Betriebskonzept des Frankfurter Flughafens

Organisationseinheit: Verwaltungsleitung
Bearbeitet von: Alexander Simon
Datum: 07.06.2025

Beratungsfolge:

Gremium	Geplante Sitzungstermine	Ö / N
Magistrat (Vorberatung)	12.06.2025	N
Haupt- und Finanzausschuss (Vorberatung)	25.06.2025	Ö
Stadtverordnetenversammlung (Entscheidung)	03.07.2025	Ö

Beschlussvorschlag:

Die Positionierung der Stadt Eppstein zum neuen Betriebskonzept des Frankfurter Flughafens wird beschlossen, diese ist zu veröffentlichen und dem zuständigen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum zur Stellungnahme zu übersenden.

Positionierung zum neuen Betriebskonzept des Frankfurter Flughafens

Antrag des Magistrates und aller in der Stadtverordnetenversammlung vertretenen Fraktionen

Durch Medienberichte zum neuen Betriebskonzept des Frankfurter Flughafens hat die Stadt Eppstein erfahren, dass insbesondere die Flugrouten über den Taunus neu festgesetzt bzw. stärker genutzt werden sollen. Diese öffentliche Vorstellung ohne vorherige Beteiligung der Fluglärmkommission am Flughafen Frankfurt und ohne vorherige Information und Beteiligung betroffener Kommunen und Landkreise wird missbilligt. Ein neues Betriebskonzept soll der prognostizierten steigenden Zahl der Flugbewegungen Rechnung tragen: darin ist eine Erhöhung auf 110 Bewegungen pro Stunde (von jetzt 104) vorgesehen. Das hätte zur Folge, dass es mehr Abflüge nach Nordwesten in Richtung Taunus geben wird, weil künftig deutlich mehr Abflüge von der Centerbahn über diese Nordwest-Abflugrouten abgewickelt werden. Bei diesen Abflügen sollen die Flugzeuge bereits kurz nach dem Start in einer engen Kurve in Richtung Taunus abdrehen. Den tatsächlichen Bedarf für eine solche Ausweitung haben die Planer bislang nicht nachgewiesen. Ursprünglich sollten die direkten Abflugrouten in Richtung Nordwesten eigentlich nur selten genutzt werden, weil es zu Konflikten mit der neuen Nordwest-Landebahn führte. Größere Sicherheitsabstände waren nötig.

In der diesbezüglichen Meldung der Fraport AG und der Deutschen Flugsicherung vom 04.06.2025 heißt es:

Von der Centerbahn startende Flugzeuge nutzen bislang vorrangig die Südumfliegung, die seit Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn besteht. In den

vergangenen Jahren haben sich wesentliche Rahmenbedingungen gegenüber dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt geändert. Diese schränken die Kapazität der Südumfliegung ein. Ein Beispiel ist, dass Starts von der Centerbahn über die Südumfliegung nicht unabhängig von den Abflügen der Startbahn 18 möglich sind. Die Auswirkungen reduzieren die An- und Abflugkapazität bereits heute und würden künftig die flüssige Abwicklung der erwarteten Verkehrsmengen verhindern. Abflüge Richtung Nordwest weisen im Vergleich geringere Abhängigkeiten auf. Hier zahlt sich auch das moderne Navigationsverfahren „Performance Based Navigation“ (PBN) aus, mit dem die Verfahren für Fehlanflüge und Starts entzerrt wurden. Auf dieser Basis setzt das weiterentwickelte Betriebskonzept auf: Es sieht vor, dass Abflüge in Nachfragespitzen zukünftig häufiger über die Nordwest-Abflugstrecken verlaufen. Es beinhaltet keine neuen Abflugrouten. Die Südumfliegung bleibt Bestandteil des weiterentwickelten Betriebskonzeptes und wird weiterhin in Stunden mit weniger Nachfrage genutzt. In Verkehrsspitzen oder um das Nachtflugverbot verlässlicher einhalten zu können, kommen die Nordwest-Abflugstrecken schon heute zum Einsatz.

Eppstein ist gut angebunden an die Großstädte der Region: Es gibt eine nahegelegene Anbindung an die Bundesautobahn 3 und auch die Bundesautobahn 66 ist gut zu erreichen. Mit den drei Bahnhöfen bzw. Haltepunkte entlang der Schnellbahnlinie 2 gibt es ein hervorragendes Angebot, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen. Der Frankfurter Flughafen ist auf mehreren Wegen gut zu erreichen. Er ist auch für Eppstein ein wertvoller Wirtschaftsstandort, Arbeitsplatz für zahlreiche Einwohnerinnen und Einwohner und wichtig in der Ausübung der Tätigkeiten der Eppsteiner Unternehmen.

Durch die Fortentwicklung und Ausweitung der genehmigten und bestehenden Flugrouten am Frankfurter Flughafen sind viele Taunusgemeinden betroffen. Auch das Stadtgebiet von Eppstein ist hiervon tangiert: durch diese aktuell in Rede stehenden Änderungen ist eine Betroffenheit der Stadt, der öffentlichen Einrichtungen im Stadtgebiet und der Einwohnerinnen und Einwohner gegeben. Die Stadt Eppstein wird negative Ein- und Auswirkungen auf den Naturraum und die Lebensqualität der hier lebenden Menschen nicht hinnehmen. Bei den Überlegungen zu Anpassungen der Flugrouten müssen insbesondere die Auswirkungen auf unsere Region sorgfältig geprüft werden. Zusätzliche Flugbewegungen über die bereits genehmigten und festgesetzten Bewegungen hinaus bedarf es nach Auffassung der Stadt Eppstein nicht. Deshalb ist auch vor dem Hintergrund des Lärmschutzes davon abzusehen. Trotz der unbestrittenen Anerkennung des Nutzens und der Vorteile des nahegelegenen Flughafens, ist eine signifikante nachteilige Veränderung des Wohnumfeldes und damit der Wohnqualität nicht hinzunehmen. Deshalb wird erwartet, dass eine zusätzliche Belastung des Stadtgebietes und der Taunusgemeinden mit neuen Flugbewegungen ausgeschlossen wird. Die Stadt Eppstein erwartet, dass die Fluglärmbelastung auf den Werten verbleibt, die aktuell genehmigt und festgesetzt sind. Die Veränderungen der Ausnutzung der planfestgestellten Flugrouten zum Nachteil Eppsteins und seiner Nachbargemeinden werden abgelehnt.

Im Übrigen wird auf die Beschlussfassung des Kreistages vom 23.06.2025 Bezug genommen und zu Eigen gemacht.

Die Positionierung der Stadt Eppstein ist zu veröffentlichen und dem zuständigen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum zur Stellungnahme zu übersenden.

Anlage/n:

- 1 Beschluss_Kreistag
- 2 glossar
- 3 infografik-weiterentwickeltes-betriebskonzept



Kreistagsbüro

**Änderungsantrag der Kreistagsfraktionen
von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, FDP und FWG
sowie der Gruppierung DIE LINKE.Main-Taunus**

KT/2025/043/19.WP

ausgegeben am:
23.06.2025

„Geändertes Betriebskonzept am Frankfurter Flughafen – Neue Abflugrouten belasten den Westen des Main-Taunus-Kreises in unzumutbarem Maße“

zum Antrag der Gruppierung DIE LINKE.Main-Taunus, KT/2025/042/19.WP

Der Kreistag möge beschließen:

Am 3. Juni 2025 haben die Fraport AG und die Deutsche Flugsicherung (DFS) in einer kurzfristig anberaumten Sitzung den besonders betroffenen Anrainerkommunen Flörsheim am Main und Hochheim am Main ihre Pläne für ein überarbeitetes Betriebskonzept für den Frankfurter Flughafen vorgestellt. Die Änderung würde sich in der Hauptsache auf eine massiv verstärkte Abwicklung von Flugverkehr über die Nordwest-Abflugroute beziehen. Besonders betroffen von der vorgestellten Planung sind dabei die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte Hattersheim am Main, Flörsheim am Main und Hochheim am Main, die bereits durch den Bau der Landebahn Nordwest zu den am stärksten durch Fluglärm betroffenen Kommunen zählen und denen seinerzeit zugesichert wurde, dass Abflüge über die Nordwest-Route stark reduziert würden, um eine Doppelbelastung zu vermeiden. Aber auch Teile von Hofheim am Taunus und Eppstein sind durch das neue Betriebskonzept erheblich belastet. Vor diesem Hintergrund beschließt der Kreistag:

1. Der Kreistag des Main-Taunus-Kreises missbilligt das Vorgehen von Fraport und DFS, ohne vorherige Konsultation der Fluglärmkommission und entgegen der immer wieder geforderten Reduzierung der Abflüge auf der Nordwestroute neue Abflugrouten für den Frankfurter Flughafen erarbeitet und öffentlich vorgestellt zu haben. Ein solches Verfahren widerspricht eklatant einem vertrauensvollen Miteinander in der Fluglärmkommission. Für die Verantwortlichen und die Bewohner der betroffenen Kommunen im Main-Taunus-Kreis, insbesondere Flörsheim am Main, Hochheim am Main und Hattersheim am Main, aber auch Hofheim am Taunus und Eppstein, ist ein solches Vorgehen nicht akzeptabel. Der Kreistag fordert Fraport und DFS auf, die Fluglärmkommission fortan frühzeitig und umfassend in die vorgesehene Änderung von Flugrouten einzubinden und ernsthaft zu beteiligen.

2. Der Kreistag des Main-Taunus-Kreises kritisiert die mögliche Abkehr vom ursprünglichen Migrationsplan der Fraport aus dem Jahr 2013, nach dem ab 2020 nur noch ca. 1,5 % der Abflüge über die Nordwest-Abflugrouten erfolgen sollten. Dieser Plan war Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zum Bau der Landebahn Nordwest. Ein Anwachsen des Anteils der Abflüge bei Betriebsrichtung West über Flörsheim am Main und Hochheim am Main auf ca. 25 % ist nicht akzeptabel und verstößt gegen die Grundlagen des Planfeststellungsbeschlusses. Der Kreistag fordert Fraport und DFS auf, die Zielmarke für den Anteil von Abflügen über die Nordwestroute bei Betriebsrichtung West in Höhe von 1,5 % nicht aus den Augen zu verlieren und über entsprechende Maßnahmen deren Einhaltung anzustreben.
3. Der Kreistag des Main-Taunus-Kreises fordert das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWEVW) auf, bei einer anstehenden Überprüfung der Lärmschutzbereiche um den Frankfurter Flughafen nur die Planungen der ursprünglichen starken Nutzung der Südumfliegung zu berücksichtigen und das jetzt vorgestellte geänderte Betriebskonzept nicht einzuarbeiten. Der Kreistag erwartet, dass sich das HMWEVW bei einer anstehenden Prüfung des vorgelegten neuen Betriebskonzeptes streng an die im Planfeststellungsbeschluss beschriebenen Vorgaben hält.
4. Der Kreistag des Main-Taunus-Kreises unterstützt alle vom neuen Betriebskonzept im MTK betroffenen Kommunen in ihrem auch juristischen Kampf gegen eine verstärkte Nutzung der Nordwest-Abflugrouten.

Begründung:

Vor dem Jahr 2011, dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Nordwest-Landebahn, wurden etwa 35 % aller Starts vom Flughafen Frankfurt Main bei Betriebsrichtung West über die Nordwest-Abflugstrecke abgewickelt, was zu erheblichen Lärmbelastungen in den Städten Flörsheim am Main, Hochheim am Main sowie weiteren Orten des Main-Taunus-Kreises – Teile von Hattersheim am Main, Hofheim am Taunus und Eppstein – führte. Insgesamt ist diese Region nicht nur durch den Flughafen Frankfurt Main, sondern auch durch den Militärflughafen Wiesbaden-Erbenheim sowie etliche hochfrequentierte Zug- und Autobahnstrecken erheblich mit Verkehrslärmimmissionen belastet. Mit Aufnahme des Betriebs der Landebahn Nordwest, von der bei Betriebsrichtung Ost Flörsheim am Main und Hochheim am Main erheblich betroffen sind, wurde eine deutliche Reduzierung der Starts über die Nordwest-Abflugstrecke auf circa 1,5 % geplant, um die Belastungssituation zu entschärfen. Zur Kompensation wurde das Konzept der Südumfliegung für Starts bei Betriebsrichtung West durch die Fraport entwickelt.

Die Doppelbelastung für die Menschen, die unter der Anfluggrundlinie für die Nordwest-Landebahn wohnen und leben, war und ist ein wichtiger Grund für die geplante Reduzierung der Starts über die Nordwest-Abflugstrecke. Auch bei der Abwägung der Lärmauswirkungen im Planfeststellungsverfahren hat man dies zu Grunde gelegt; denn bei Beibehaltung der vorherigen Struktur wäre die Belastung für Flörsheim am Main und Hochheim am Main auf ein Niveau gestiegen, das selbst die weit gehaltenen Grenzen des Fluglärmschutz-Gesetzes

hätte sprengen können. Trotz der im Planfeststellungsverfahren festgelegten Zielsetzung, die Nutzung der Nordwest-Abflugstrecke erheblich zu minimieren, ist die tatsächliche Nutzung seit 2011 wieder deutlich angestiegen. Im Jahr 2023 wurden in den sechs verkehrsreichsten Monaten 21 % der nächtlichen Starts sowie mehr als 10 % der Tagestarts über die Nordwest-Abflugstrecke abgewickelt. Damit ist die ursprüngliche Zielsetzung, die Nutzung auf 1,5 % zu begrenzen, bei weitem verfehlt worden.

Die Gründe für die anhaltende und zunehmende Nutzung der Nordwest-Route sind vielfältig: Zum einen haben sich auf der Langstrecke zunehmend zweistrahlige Großflugzeuge (Heavies) durchgesetzt, für die die noch geltende Rechtsverordnung die Nutzung der Nordwest-Abflugstrecke explizit vorsieht. Zum anderen mussten aus Sicherheitsgründen die Unabhängigkeit der Abflüge über die Startbahn 18 West und die Südumfliegung aufgehoben werden, was zu einer Kapazitätslücke führte, die durch die Nutzung der Nordwest-Route geschlossen wurde. Zudem führt die hohe Anzahl der Slots und die bei Wetter- und Verkehrsproblemen auftretende Kumulierung zu einer verstärkten Nutzung der Nordwest-Route als Überlaufstrecke, insbesondere in den Abendstunden.

Seit 2020 beschäftigt sich die Fluglärmkommission auf Initiative der Städte Hochheim am Main und Flörsheim am Main regelmäßig mit diesem Thema und hat wiederholt die zuständigen Behörden aufgefordert, Maßnahmen zu ergreifen, um die systematische Mehrbelegung der Nordwest-Abflugrouten zu vermeiden. Noch im Februar dieses Jahres hat die Fluglärmkommission beschlossen: „Die Kommission bekräftigt noch einmal die bestehende Beschlusslage, nach der die Rechtsverordnung zur Regelung der Abflugverfahren bei Betriebsrichtung 25 vom Parallelbahnsystem vom Bund so angepasst werden muss, dass eine systematische Mehrbelegung der Nordwest-Abflugrouten durch den Flottenrollover weitestgehend vermieden wird.“

Im September 2024 haben die Bürgermeister der Städte Flörsheim am Main und Hochheim am Main die zuständigen Behörden, insbesondere das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und die Deutsche Flugsicherung (DFS), kontaktiert, um die Aufhebung der Verpflichtung für zweistrahlige Schwerflugzeuge zur Nutzung der Nordwest-Abflugstrecke sowie eine stärkere Berücksichtigung des Migrationsplans bei der Zuweisung der Startverfahren zu erreichen. Trotz dieser Bemühungen wurde im Februar 2025 seitens des BAF mitgeteilt, dass an der Regelung für zweistrahlige Großflugzeuge nicht geändert werde, da eine vermehrte Nutzung der Südumfliegung die sichere und geordnete Abwicklung des Luftverkehrs gefährden könnte.

Es wurde darum gebeten, uns die Stellungnahme der DFS, auf die man sich bezieht, zur Kenntnis zu geben. Damit wurde der Prozess in Gang gesetzt: Durch die Kenntnisnahme des Mail-Austauschs zwischen Fraport und DFS vom 2. Juni mussten beide Institutionen eine weitere wichtige Tatsache offenlegen, die zuvor im Verborgenen geblieben war: Es stellte sich heraus, dass Fraport und DFS an der Entwicklung eines Betriebskonzepts für Starts bei West-Betrieb – also für etwa zwei Drittel der Tage – arbeiten, welches für den Main-Taunus-Kreis unzumutbar ist: Am 3. Juni 2025 wurden die Städte Flörsheim am Main und Hochheim am Main darüber informiert. Darin wird vorgeschlagen: Bei Abflugspitzen, wenn die Grenze von 110 Flugbewegungen pro Stunde erreicht oder überschritten wird, sollen alle (!) Starts von der Centerbahn über die Nordwest-Abflugstrecke erfolgen. In Zeiten, in denen diese Grenze nicht erreicht wird, starten die Flugzeuge weiterhin über die Südumfliegung.

Die genauen Auswirkungen dieses Betriebskonzepts sind noch nicht abschließend absehbar. Damit wird möglich, dass in den verkehrsreichen Sommermonaten fast alle Starts vom Parallelbahn-System (Centerbahn) über die Nordwest-Abflugstrecke und somit über Flörsheim am Main, Hochheim am Main und weitere Gemeinden im Westen des Main-Taunus-Kreises abgewickelt werden könnten. Fraport hat ausgerechnet, dass beim derzeit üblichen Verkehrsaufkommen mehrere Stunden am Tag alle Starts über diese Region würden – insbesondere in den beiden Tagesspitzen und am Abend. Das ist unzumutbar, zumal in der Planfeststellung ursprünglich nur etwa 1,5 % aller Starts über die Nordwest-Abflugstrecke vorgesehen waren.

Wir müssen uns gegen diesen neuen Versuch wehren, die Grundlagen der Planfeststellung von 2007 auszuhebeln und uns mit einer unzumutbaren Lärmbelastung zu konfrontieren!

gez.
Dr. Frank Blasch
CDU-Kreistagsfraktion

gez.
Albrecht Kündiger
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

gez.
Dirk Westedt
FDP-Kreistagsfraktion

gez.
Dr. Philipp Neuhaus
SPD-Kreistagsfraktion

gez.
Andreas Nickel
FWG-Kreistagsfraktion

gez.
Thomas Völker
Gruppierung DIE LINKE.Main-Taunus

f.d.R.
Nils Wunsch
Geschäftsstelle CDU

Glossar

Betriebskonzept:

Das Betriebskonzept eines Flughafens regelt alle operativen Abläufe und Prozesse, die für die sichere Organisation und Durchführung des Flughafenbetriebs notwendig sind. Hierunter fallen beispielsweise alle Prozesse zur Passagier- und Flugzeugabfertigung, die Wartung und den Betrieb der flughafenspezifischen Infrastruktur oder die Koordination der Flugbewegungen.

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF):

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) hat die Aufsicht über die Flugsicherungsorganisationen in Deutschland und zertifiziert diese nach abgestimmten und einheitlichen europäischen Anforderungen. Außerdem hat das BAF auch die kontinuierliche Aufsicht über alle Organisationen, Systeme, Verfahren und Personen, die für die Erbringung von Flugsicherungsdiensten eingesetzt werden.

Datenerfassungssystem (DES):

Datenerfassungssystem gemäß Anleitung zur Datenerfassung für den Flugbetrieb (AzD) und Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB). Im DES sind alle für die Fluglärmrechnung erforderlichen Daten zusammengestellt.

Durchführungsverordnung (DVO):

Mithilfe einer Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung bestätigt das BAF eine Änderung von bestimmten Flugverfahren dauerhaft.

Eckwert:

Der Eckwert ist eine Planungsgröße, die die maximal mögliche Zahl an Starts und Landungen pro Stunde angibt. Dieser Wert wird durch Kapazitätsanalysen aller relevanten Prozessoren ermittelt und zweimal im Jahr im Koordinierungsausschuss diskutiert und vom Bundesverkehrsministerium (BMDV) im Einvernehmen mit dem Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW) festgelegt. Er bestimmt die verfügbaren Start- und Landerechte (Slots) am Flughafen. Die Grundlagen sind in §27a LuftVG, EU VO 95/93 oder EWG Nr. 2408/92 nachlesbar.

Fehlanflugverfahren / “go around”

Dabei handelt es sich um die Entscheidung für einen neuen, weiteren Landeversuch. Gründe sind vielfältig, zumeist cockpitseitig initiiert. Sie reichen von Windeinfluss über unklare Anzeigen im Cockpit bis hin zu noch nicht abgeschlossenem Kabinen-Service. Das Flugzeug startet durch, folgt dann festgelegten Verfahren und wird schließlich zu einem erneuten Landeversuch geführt.

Fluglärmkommission:

Die Fluglärmkommission (FLK) ist eine durch das Luftverkehrsgesetz definierte Kommission, die an fast allen Verkehrsflughäfen gebildet wird. Sie besteht aus Vertretern der Landkreise, Städte und Gemeinden in Flughafennähe, außerdem sind Flughafenbetreiber und auch Fluggesellschaften Mitglieder. Die FLK berät das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMWVW), die Deutsche Flugsicherung (DFS) sowie das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zu allen Fragen rund um die Themen Lärmschutz und Luftqualität. Dabei spielen Ortskenntnis, Fachwissen und Sachverstand der FLK-Mitglieder eine wichtige Rolle.

Hindernisschutzbereich:

So wird ein bestimmter Bereich rund um Start- und Landebahn eines Flughafens bezeichnet, der frei von Hindernissen (wie Bäumen, Gebäuden oder Masten) sein muss. Das Ziel ist es, sichere An- und Abflüge auch bei einer sehr schlechten Sicht sicherstellen zu können.

Lärmschutzbereich (LSB):

Ein Lärmschutzbereich ist ein geografisch abgegrenztes Gebiet, in dem besondere Regelungen und Maßnahmen zum Schutz vor übermäßigen Lärmimmissionen gelten, insbesondere in der Nähe von Flughäfen, Autobahnen oder anderen großen Lärmquellen. Ziel ist es, die Bewohner vor Auswirkungen des Lärms zu schützen. Die Festlegung eines Lärmschutzbereichs erfolgt auf Basis gesetzlicher Bestimmungen.

LAeq:

Äquivalenter Dauerschallpegel. Unterschiedliche Schallereignisse gemittelt und zu einem Gesamtwert summiert.

Nachtschutzzone:

Die Nacht-Schutzzone besteht aus zwei Kriterien, dem äquivalenten Dauerschallpegel LAeq Nacht und einem Maximalpegel-Kriterium. Das Schutz-Kriterium ist erfüllt, wenn eines der beiden (oder beide) erreicht oder überschritten ist.

NAT-Kriterium (6x68 dBA):

Eine Definition aus dem Fluglärmenschutzgesetz: Wenn mehr als 6-mal pro Nacht der Einzelschallpegel von 68 dB(A) überschritten wird, gehört der überflogene Ort zur Nachtschutzzone.

Nordwest-Abflugstrecke (NW):

Flugzeuge, die am Flughafen Frankfurt starten, folgen festgelegten Abflugrouten. Diese Abflugrouten geben genau vor, welche Richtung die Flugzeuge einschlagen müssen. Bei Abflügen Richtung Nordwest fliegen Flugzeuge also zunächst in nord-westliche Richtung, um dann der eigentlichen Route zu ihrem Zielflughafen zu folgen.

Nominallinie:

Die Nominallinie ist die gedachte, ideale Fluglinie, der ein Flugzeug beim Starten oder Landen folgen soll.

PBN (Performanced Based Navigation):

Modernes, ausrüstungsorientiertes Navigationsverfahren. Die DFS erarbeitet im Rahmen der Umstellung auf dieses Verfahren rund 6.000 Verfahren.

PDG (Procedure Design Gradient):

Ein Begriff aus der Flugverfahrensplanung, der beschreibt, wie stark ein Flugzeug beim Start oder im Steigflug mindestens steigen muss, um sicher über Hindernisse hinwegzukommen.

Planfeststellungsbeschluss:

Ein Planfeststellungsbeschluss ist ein Verwaltungsakt, der in Deutschland für die Genehmigung von größeren Infrastrukturprojekten erforderlich ist. Im Kontext des Flughafens Frankfurt bezieht sich der Planfeststellungsbeschluss auf die rechtliche Genehmigung für Bau- und Erweiterungsmaßnahmen, wie etwa die Errichtung einer neuen Landebahn oder anderer infrastruktureller Entwicklungen.

Der Planfeststellungsbeschluss wird von der zuständigen Planfeststellungsbehörde erlassen, nachdem ein umfangreiches Verfahren durchgeführt wurde, das Umweltverträglichkeitsprüfungen, öffentliche Anhörungen und die Berücksichtigung von Einwendungen und Stellungnahmen umfasst. Für den Flughafen Frankfurt ist das Regierungspräsidium Darmstadt die zuständige Behörde.

Rückenwindkomponente:

Die Rückenwindkomponente beschreibt den Teil des Windes, der von hinten auf das Flugzeug wirkt. Wenn der Wind genau von hinten kommt, spricht man von Rückenwind. Die Rückenwindkomponente ist nur der Anteil des Windes, der in Flugrichtung wirksam ist. Beim Starten und Landen ist Rückenwind an sich ungünstig, bis zu bestimmten Werten aber akzeptabel. Daher gibt es definierte Grenzwerte (und internationale Regeln), wie hoch die Rückenwindkomponente sein darf.

SID (Standard Instrument Departure):

SID bezeichnet das Standard-Abflugverfahren.

Staffelung

Definierte Mindestabstände zwischen zwei Flugzeugen: Die Sicherstellung dieser Abstände ist die Kernaufgabe der Fluglotsinnen und Fluglotsen der DFS.

Südümfliegung (SÜF):

Die Südümfliegung ist eine Abflugroute für Flugzeuge, die bei Westbetrieb vom Parallelbahnsystem starten und Ziele im Norden und Nordwesten ansteuern. Auf dieser Route müssen die Flugzeuge nach dem Start zunächst eine Kurve nach Süden fliegen, bevor sie nach Norden oder Nordwesten abdrehen dürfen.

Tabuzonen (TBZ):

Befindet sich ein Flugzeug in einer solchen Tabuzone im Endanflug vor der Landebahn, darf während dieser Zeit keine Startfreigabe für eine Maschine auf einer parallelen Piste erteilt werden. So werden gefährliche Annäherungen der startenden und der möglicherweise durchstartenden Maschine ("go around") vermieden.

UIG-Anfrage:

Das UIG steht für Umweltinformationsgesetz. Es ist ein deutsches Gesetz, das den Zugang zu Umweltinformationen regelt. Ziel des UIG ist es, der Öffentlichkeit einen freien Zugang zu Informationen über die Umwelt zu ermöglichen, die bei Behörden vorhanden sind. Dies umfasst Informationen über den Zustand der Umwelt, wie Luft, Wasser, Boden, Flora und Fauna, sowie über Faktoren, die sich auf die Umwelt auswirken können, wie Emissionen und andere Belastungen.

Westbetrieb:

Die Betriebsrichtung – also die Richtung, in die Flugzeuge starten und in der sie landen – hängt grundsätzlich von der vorherrschenden Windrichtung am Flughafen ab. Da Flugzeuge immer gegen den Wind starten und landen, weht der Wind bei Westbetrieb aus Westen („BR25“).

Zweistrahlige Heavies:

Als zweistrahlige Heavies bezeichnet man Flugzeuge der Gewichtskategorie "heavy" mit zwei Triebwerken. Dazu gehören Flugzeugtypen mit einem Startgewicht von mehr als 136t, die für die Langstrecke qualifiziert sind wie beispielsweise Boeing 777, Airbus A350.

Vierstrahlige Heavies:

Als vierstrahlige Heavies bezeichnet man Flugzeuge der Gewichtsklasse „heavy“, also mit einem Startgewicht von mehr als 136t, mit vier Triebwerken, die für die Langstrecke qualifiziert sind, z.B. Boeing 747, Airbus A380.

3-Sigma-Zuschlag:

Bei der Berechnung der verschiedenen Schutzzonen eines Lärmschutzbereichs werden jeweils Zuschläge zur Berücksichtigung der zeitlich variierenden Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen (3 Sigma) berechnet. Die 3 Sigma-Regelung berücksichtigt ca. 99,85% aller statistischer erwartbaren Ereignissen.

Weiterentwickeltes Betriebskonzept bei Westbetrieb

Das aktuelle Betriebskonzept am Flughafen Frankfurt kommt spätestens ab einem Eckwert von 110 Flugbewegungen pro Stunde an seine Grenzen. Flughafenbetreiber Fraport und die Deutsche Flugsicherung (DFS) haben das Betriebskonzept für Westbetrieb daher weiterentwickelt. So bleibt der Betrieb auch zukünftig stabil, sicher und nachhaltig.



Warum ist ein weiterentwickeltes Betriebskonzept notwendig?

- Der Lärmschutzbereich des Flughafens wird derzeit überprüft. Das Bezugsjahr für die aktuell laufende Überprüfung ist das Jahr 2033. Der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs muss ein Betriebskonzept zugrunde liegen, das den im Jahr 2033 prognostizierten Verkehr stabil, sicher und nachhaltig abwickeln kann. Dem trägt das weiterentwickelte Betriebskonzept Rechnung.
- Wesentliche Annahmen des Planfeststellungsbeschlusses haben sich geändert. Das war weder vorhersehbar noch beeinflussbar.
 - Abflüge von der Centerbahn über die Südumfliegung sind abhängig von Abflügen von der Startbahn 18. Das schränkt einen perspektivischen Anstieg der Abflüge pro Stunde ein (siehe Abb. 1).
 - Starts von der Centerbahn nach Nordwesten und Landungen auf der Landebahn Nordwest sind weniger abhängig voneinander als Starts von der Centerbahn über die Südumfliegung zu Landungen auf der Südbahn. Das liegt an geringeren Staffelungsabständen und Tabuzonen (TBZ) vor der Landebahn Nordwest. Somit ist eine stärkere Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken vorteilhafter, sobald die Zahl der Abflüge pro Stunde steigt (siehe Abb. 2).

Abbildung 1

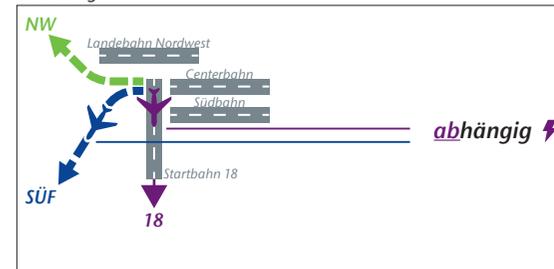
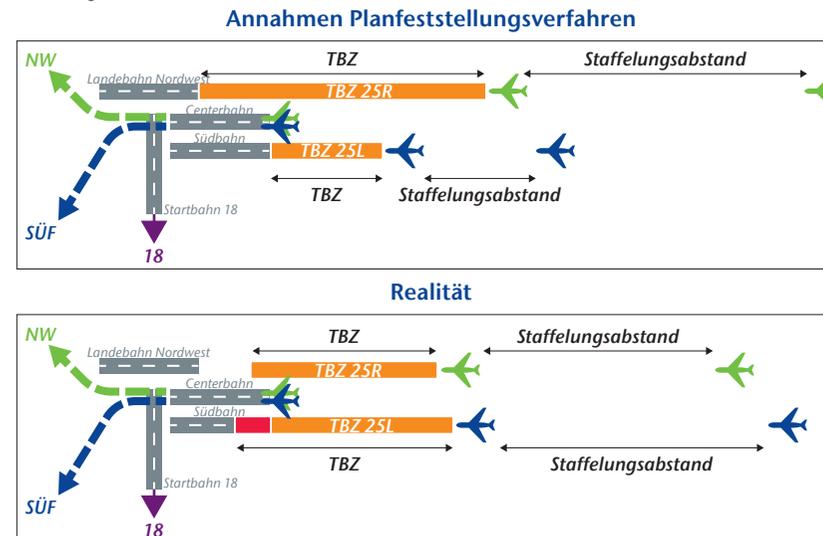


Abbildung 2



Weiterentwickeltes Betriebskonzept bei Westbetrieb

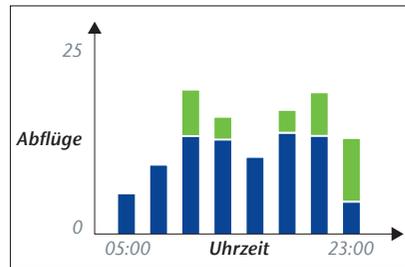
Wie sieht das weiterentwickelte Betriebskonzept im Vergleich zu heute aus?

Die Abflugverteilung wird sich bei westlicher Betriebsrichtung hin zu einer häufigeren Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken verändern. Es sieht keinen neuen Abflugrouten vor. Die Nutzung der Südumfliegung ist nicht im geplanten Umfang möglich. Eine höhere Nutzung der Nordwest-Abflugstrecken erlaubt zukünftig mehr Kapazität.



DFS Deutsche Flugsicherung

Aktuelles Betriebskonzept*

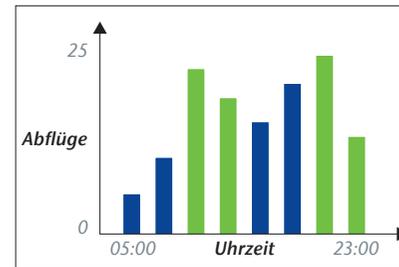


Grundsätzlich nutzen lediglich alle zwei-strahligen Heavies die Nordwest-Strecken. Alle anderen Flugzeugtypen nutzen die Südumfliegung, wenn sie bei Westbetrieb von der Centerbahn starten.

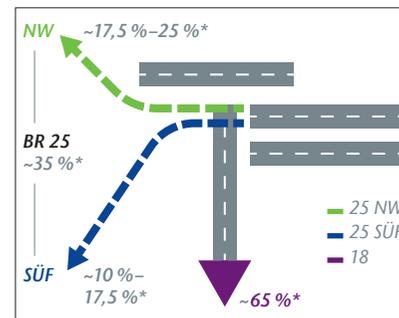
Schon heute nutzen alle Flugzeugtypen bei Sonderereignissen (Gewitter, Sicherstellung 23-Uhr-Grenze, etc.) bedarfsweise die Nordwest-Strecken.



Weiterentwickeltes Betriebskonzept*



Je nach Abflughnachfrage werden dynamisch alle Luftfahrzeuge entweder auf die Südumfliegung oder die Nordwest-Strecken gelegt, wenn sie bei Westbetrieb von der Centerbahn starten.



*Schematische Darstellung: Ca. %-Werte sind rechnerisch ermittelte Anteile auf Jahresbasis, die sich von Verteilungswerten, die sich in kürzeren Zeitperioden (Stunden, Tage, Wochen, Monate) ergeben, unterscheiden können; %-Werte auf Basis aller Abflüge BR 25

VORTEILE

- Sichere, stabile, nachhaltige Verkehrsabwicklung bei höherer Kapazität
- Keine neuen Abflugrouten, sondern veränderte Nutzung bestehender Abflugrouten
- Planfeststellungskonformität
- Weitere Potenziale für Lärminderung und Lärmschutz
- Flexible Verkehrssteuerung mit nachfragegerechter Nutzung der Nordwest-Strecken; Südumfliegung weiter Bestandteil des weiterentwickelten Betriebskonzepts
- Erhöhte Verlässlichkeit, die 23-Uhr-Grenze des Nachtflugverbots einzuhalten

Die Arbeiten am weiterentwickelten Betriebskonzept sind noch nicht vollständig abgeschlossen. Sie werden in den entsprechenden Gremien im Regelprozess weiter bearbeitet.

Siehe auch „Glossar zum weiterentwickeltem Betriebskonzept“