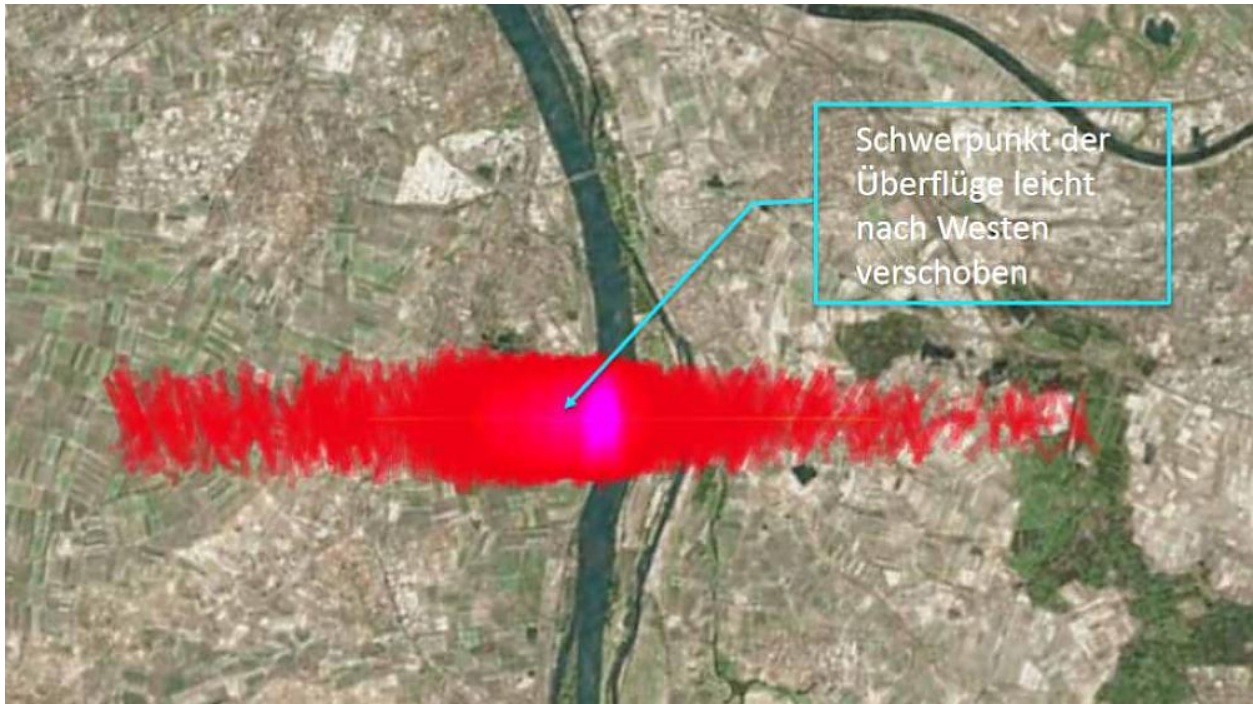


Sonderauswertungen

Neben den langfristigen und fortlaufenden Monitoring-Aufgaben führt das UNH auch anlassbezogene Sonderauswertungen durch. Diese befassen sich zum Beispiel mit der Einhaltung von Flugrouten, den Gründen für verspätete Flüge oder mit Flugverfahren, die aus Maßnahmen des aktiven Schallschutzes hervorgegangen sind.



Auswertung der Flüge durch ein Flugtor (Draufsicht).

1. *Jährlicher Monitoringbericht für die FLK*
2. *Anlassbezogene Sonderauswertungen*
3. *Auswertungen zu Flughöhe und Flugspurtreue*
4. *Auswertungen von Verspätungsflügen*
5. *Auswertungen zu Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes im Regelbetrieb*

Jährlicher Monitoringbericht für die FLK

Auf Grundlage einer Absprache mit der Fluglärmkommission (FLK) erstellt das UNH seit 2015 einen jährlichen Monitoringbericht über die Sonderauswertungen des jeweiligen Jahres. Die langfristigen und fortlaufenden Monitoring-Aufgaben des UNH sind nicht Bestandteil dieses Berichts.

Jährlicher Monitoringbericht des UNH 2015

Der Monitoringbericht des Jahres 2015 befasst sich mit folgenden Themen:

- Überprüfung der Flugspureinhaltung von B744, B748 & A388 (Lufthansa) bei Trebur
- A380 – Auswertung Höhe & Geschwindigkeit Abflugroute 18-KNG (kurz) Lufthansa vs. Singapore Airlines
- Monitoring der Überflughöhen auf den Gegenanflugstrecken
- Monitoring der Eindrehbereiche

[Monitoringbericht 2015 \(PDF, 4 MB\)](#)

(https://dev.umwelthaus.org/download/?file=monitoringbericht_unh_2015.pdf)

Flugroute Amtix (kurz) – Mindestflughöhe eingehalten?

Unweit des Frankfurter Flughafens liegt der Flugplatz Frankfurt-Egelsbach. Um gefährliche Situationen zu vermeiden, müssen die Flugzeuge, die am Frankfurter Flughafen starten und der Flugroute Amtix (kurz) folgen, am Wegpunkt Radial 200 (westlich des Flugplatzes Frankfurt-Egelsbach) eine Mindestflughöhe von 2500 ft (ca. 760 m) einhalten.

Für den Zeitraum vom 01.05.2016 bis zum 15.08.2016 wurde eine Auswertung der Flughöhen durchgeführt. Die Gesamtzahl der Abflüge vom Frankfurter Flughafen in den 3,5 Monaten betrug 20.804. Davon erreichten 211 (ca. 1%) die Mindestflughöhe nicht.

[Radial 200 – Mindestflughöhe aus Sicherheitsgründen \(PDF, 87 kB\)](#)

(https://dev.umwelthaus.org/download/?file=amtix_kurz_radial_200.pdf)

Verspätungsflüge nach 23 Uhr

Von 23:00 bis 05:00 Uhr sind planmäßige Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen nicht zulässig – es herrscht Nachtflugverbot. Verspätete Starts und Landungen in der Zeit von 23:00 Uhr bis 24:00 Uhr sind jedoch zulässig, sofern sich die Verspätung nicht schon aus der Flugplangestaltung ergibt. Das UNH hat die Verspätungsflüge für ausgewählte Zeiträume unter die Lupe genommen.

Spitzenreiter bei den verspäteten Landungen war in einem Betrachtungszeitraum von 3,5 Monaten (Mai – August 2016) Air Berlin aus Palma de Mallorca mit 57 Verspätungen.

Für verspätete Starts war in einem weiteren Betrachtungszeitraum (Juni – Juli 2015/2016) in erster Linie das Wetter verantwortlich.

[Analyse Verspätungsflüge nach 23:00 Uhr \(PDF, 415 kB\)](#)

(https://dev.umwelthaus.org/download/?file=analyse_versepaetungsfluege_nach_23uhr.pdf)

Auswertungen Südumfliegung

Die Südumfliegung ist eine Abflugroute für Flugzeuge, die bei Westbetrieb vom Parallelbahnsystem starten und Ziele im Norden und Nordwesten ansteuern. Wie gut diese Flugroute eingehalten wird, prüfte das UNH in zwei Auswertungen.

Mindestflughöhe und laterale Abweichung

Für den Zeitraum vom 01.05.2016 bis zum 31.07.2016 wurden an drei Punkten auf der Südumfliegung Auswertungen zu Mindestflughöhe und lateraler Abweichung von der Flugroute, getrennt nach Flugzeugtypen, durchgeführt.

[Südumfliegung – Mindestflughöhe und laterale Abweichung \(PDF, 924 kB\)](https://dev.umwelthaus.org/download/?file=anpassung_an_der_suedumfliegung.pdf)
(https://dev.umwelthaus.org/download/?file=anpassung_an_der_suedumfliegung.pdf)

Flugspurtreue bei Trebur

Für den Zeitraum vom 01.06.2016 bis zum 31.07.2016 wurde für den Flugzeugtyp B748 der Fluggesellschaften Lufthansa und Korean Air die Flugspurtreue auf der Südumfliegung bei Trebur überprüft.

[Südumfliegung – Flugspurtreue bei Trebur \(PDF, 226 kB\)](https://dev.umwelthaus.org/download/?file=flugspurtreue_b747-800.pdf)
(https://dev.umwelthaus.org/download/?file=flugspurtreue_b747-800.pdf)

Fluglärm über Bad Homburg

Anlass zur Auswertung der Flugbewegungen über Bad Homburg gaben Stimmen aus der Bevölkerung, wonach im Jahr 2016 mehr und tiefere Flüge über der Stadt wahrgenommen wurden. Daraufhin wertete das UNH die Flugbewegungen über Bad Homburg für die Jahre 2015 und 2016 (jeweils Juni-Juli aus). Juni-Juli 2016 fanden insgesamt 56 Flugbewegungen mehr über Bad Homburg statt als im Vorjahr (entspricht einer Zunahme von 1,7%). Bezüglich Höhe und lateraler Abweichung waren die Flugbewegungen in den Jahren 2015 und 2016 (Juni-Juli) jedoch weitestgehend gleich.

[Mehr Flüge/tiefere Flüge/mehr Fluglärm über Bad Homburg \(PDF, 532 kB\)](https://dev.umwelthaus.org/download/?file=messstation_bad_homburg.pdf)
(https://dev.umwelthaus.org/download/?file=messstation_bad_homburg.pdf)

Continuous Descent Operations – Häufigkeit der Anwendung

Bei Continuous Descent Operations (CDO) handelt es sich um eine Maßnahme des aktiven Schallschutzes, welche sich mittlerweile im Regelbetrieb befindet. Der Landeanflug wird dabei weitestgehend als kontinuierlicher Sinkflug ausgeführt, bei dem der Triebwerkseinsatz so weit wie möglich reduziert wird. Wie häufig dieses Verfahren am Frankfurter Flughafen zum Einsatz kommt

zeigt eine Auswertung des UNH beispielhaft für den Juli 2016 im Vergleich zum Juli des Vorjahres. Im Juli 2016 wurden knapp 50% der Landungen mit CDO durchgeführt.

[Nutzung von Continuous Descent Operations am Frankfurter Flughafen \(PDF, 322 kB\)](https://dev.umwelthaus.org/download/?file=cdo_juli_2016.pdf) (https://dev.umwelthaus.org/download/?file=cdo_juli_2016.pdf)

Cutback – Vergleich A388 DLH vs. SIA

Cutback ist eine Maßnahme des aktiven Schallschutzes. Dabei soll eine Begrenzung der nach vorne gerichteten Geschwindigkeit dafür sorgen, dass mehr Triebwerksleistung ins Steigen fließt. Flugzeuge, die schneller an Höhe gewinnen, verringern die Lärmbelastung am Boden. Im Rahmen einer Auswertung verglich das UNH die Überflüge des Flugzeugtyps A388 der Fluggesellschaft Lufthansa mit denen der Fluggesellschaft Singapore Airlines an der Messstation Klein-Gerau. Die Auswertung zeigte, dass A388-Maschinen von Singapore Airlines am betrachteten Punkt höher und langsamer flogen und dementsprechend weniger Lärm am Boden verursachten.

[Cutback – Vergleich A388 DLH – SIA \(Messstation Klein-Gerau\) \(PDF, 598 kB\)](https://dev.umwelthaus.org/download/?file=vergleich_startverfahren.pdf) (https://dev.umwelthaus.org/download/?file=vergleich_startverfahren.pdf)

Sie haben Fragen?

Sprechen Sie uns an
Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0
Fax +49 6107 98868-19
info@umwelthaus.org