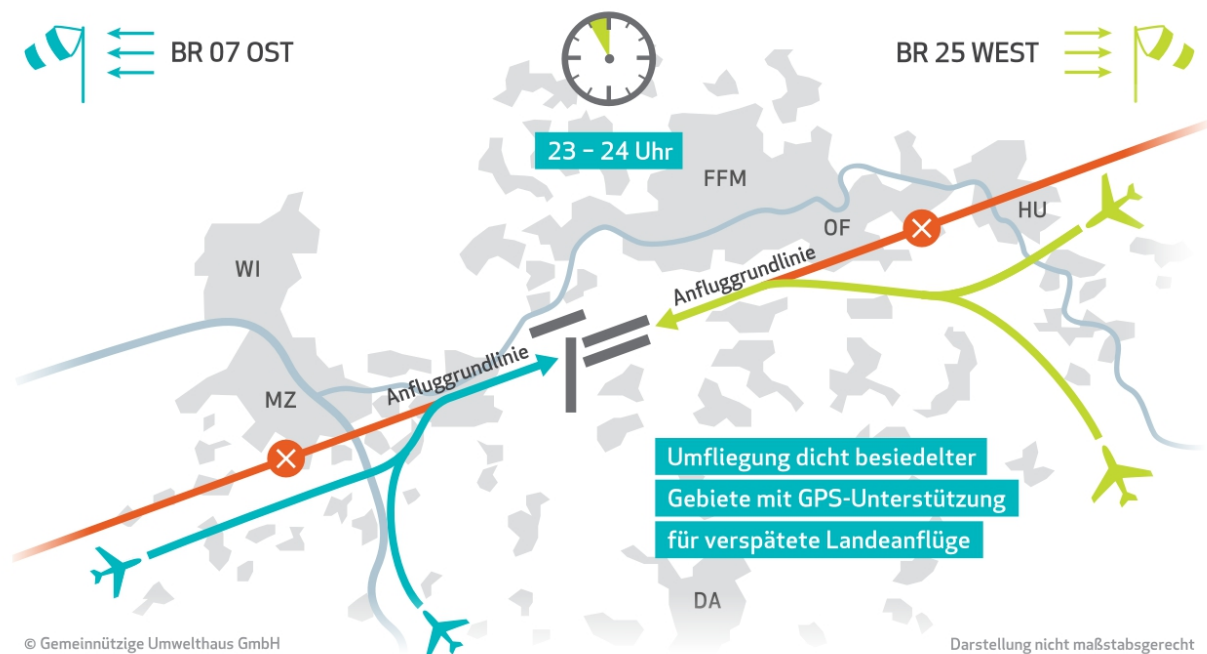


Segmented Approach RNP (vorher RNAV (GPS))

Die Maßnahme führt zu Entlastungen in den stark besiedelten Gebieten von Mainz, Offenbach und Hanau. Allerdings steigt dafür die Belastung in anderen, weniger dicht besiedelten Regionen.



(https://www.aktiver-schallschutz.de/media/unh-infografik_segmented-approach.svg)

Verspätete Flieger werden möglichst lärmschonend zur Landung geleitet. (Quelle: UNH)

Siedlungen umfliegen

Bei der Landung mittels segmentiertem Anflug schwenkt der Pilot später auf die Anfluggrundlinie und umfliegt so stärker besiedelte Gebiete. Er verlässt dabei die festgelegten starren, durch Bodenfunkfeuer markierten, Routen und nutzt stattdessen die sogenannte Flächennavigation entsprechend der erforderlichen Navigationsleistung (Required Navigation Performance, RNP). Voraussetzung sind gute Wetterbedingungen und eine entsprechende technische Ausstattung des Flugzeugs.

Einschränkungen

Die Verfahren sind nur bei gutem Wetter und geeigneten Verkehrssituationen anwendbar.

Aktueller Stand

Februar 2025

Auf der 279. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt (FLK) wurde zum aktuellen Stand des Probetriebs des Segmented Approach RNP X informiert:

Die Auswertung des Probetriebs in den Sommermonaten 2024 zeigt eine sehr gute laterale Einhaltung der Route. Zu erkennen ist außerdem, dass der Segmented Approach (SegApp) häufiger im sog. konstanten Sinkflug („Continuous Descent Operations“, CDO) genutzt wird als der Geradeausanflug. Gleichzeitig ist deutlich zu erkennen, dass die Anwendung mit Erteilung des sog. „AltMoC“ („Alternative means of Compliance“) zur Anwendung des SegApp RNP X auch in verkehrstärkeren Zeiten angestiegen ist: Die Nutzungsquoten zwischen 22-23 Uhr lagen unbereinigt bei durchschnittlich ca. 50% (wobei sich die Nutzung in der Tendenz eher auf Tage mit deutlich höherer Nutzungsquote beschränkt und an anderen Tagen (fast) gar keine Nutzung stattfindet), bereinigt um Wettereinflüsse etc. bei ca. 66%. Zwischen 23-0 Uhr lag die Nutzungsquote bei ca. 76% (unbereinigt) bzw. 93% (bereinigt).

Aktuell wird seitens des Expertengremiums aktiver Schallschutz (ExpASS) an lateralen Optimierungen für beide Betriebsrichtungen gearbeitet. Im Anschluss daran erfolgen Lärmberechnungen durch das Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) für die von der Deutschen Flugsicherung (DFS) konstruierten Varianten. Derzeit sind keine weiteren Messungen vor Entscheidung über die Maßnahme geplant, da bereits eine Vielzahl an Messungen vorliegen. (siehe [Präsentation \(https://www.aktiver-schallschutz.de/media/279_sitzungflk_ffr_segapp_-_messauswertungen_in_gravenbruch_heusenstamm_obertshausen_bauschheim.pdf\)](https://www.aktiver-schallschutz.de/media/279_sitzungflk_ffr_segapp_-_messauswertungen_in_gravenbruch_heusenstamm_obertshausen_bauschheim.pdf))

Als nächste Schritte werden in den kommenden Monaten die Ergebnisse der Lärmberechnungen ausgewertet und auf dieser Basis Gespräche mit den betroffenen Kommunen geführt. Hierzu wurden heute bereits grobe Eckpunkte für ein gemeinsames Verfahren des Forum Flughafen und Region (FFR) und der Frankfurter Fluglärmkommission (FLK) zur Einbindung der betroffenen Kommunen angekündigt.

Über folgenden [Link \(https://www.umwelthaus.org/publikationen/segmented-approach-auswertung-probebetrieb-und-weiteres-vorgehen/\)](https://www.umwelthaus.org/publikationen/segmented-approach-auswertung-probebetrieb-und-weiteres-vorgehen/) gelangen Sie zu den heute während der FLK-Sitzung vorgestellten Präsentationen.

Das FFR wird in seinen Gremien (Konvent) und auf seinen Webseiten in den kommenden Monaten weiter über das geplante Vorgehen informieren.

[Pressemitteilung der FLK \(https://www.aktiver-schallschutz.de/media/279_sitzungflk_pm_flk_12-2-2025.pdf\)](https://www.aktiver-schallschutz.de/media/279_sitzungflk_pm_flk_12-2-2025.pdf)

Juli 2024

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) informierte auf der 276. Sitzung der Fluglärmkommission Frankfurt (FLK) über den Beginn der Umsetzung des AltMoC (Alternative Means of Compliance) zum 11. Juli 2024.

Der Segmented Approach wird ab diesem Datum zwischen 22 - 05 Uhr als Standard-Anflugverfahren angewendet. Nach Abschluss der sechs verkehrsreichsten Monate wird diese neue Phase des Probetriebs durch das ExpASS ausgewertet und über das weitere Vorgehen beraten.

Pressemitteilung der FLK (https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/pm_flk_zur_276_sitzung_am_10.7.2024.pdf)
(https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/276_sitzung_am_10.7.2024/pm_flk_zur_276_sitzung_am_10.7.2024.pdf)

Zu Unterlagen der 276. FLK-Sitzung (https://www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/2039/-/276_Sitzung_am_1072024.html)

Mai 2024

Das Verfahren des Segmented Approaches ist nicht für Zeiträume mit hohem Verkehr und den damit einhergehenden sog. „segregated parallel operations“ zugelassen. Zeitweise musste deshalb die ATIS-Aufsprache (s.u.) während der 6 verkehrsreichsten Monate (6vM) ausgesetzt werden. Um das Verfahren zukünftig auch bei hohem Verkehr nutzen zu können, wurde von der Deutschen Flugsicherung (DFS) beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) eine entsprechende Ausnahmegenehmigung, ein sog. AltMoC (Alternative Means of Compliance), beantragt. Der entsprechende Antrag für das AltMoC ging am 17. Juli 2023 beim BAF ein und wurde nun genehmigt.

Mit dem AltMoC wird das Verfahren in Kürze auch bei hohem Verkehr nutzbar sein. So sollen neue Erkenntnisse bezüglich der Anwendbarkeit des Segmented Approaches bei hohem Verkehrsaufkommen (6vM 2024) gewonnen werden. Nach Vorliegen dieser Erkenntnisse wird der Probetrieb durch das FFR ausgewertet und das weitere Vorgehen abgestimmt.

Pressemitteilung der FLK (https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2024-aktuelles/februar/pm_flk_zur_274_sitzung_am_14.2.2024.pdf)

Zu Unterlagen der 275. FLK-Sitzung (https://www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/2031/-/275_Sitzung_am_852024.html)

Februar 2022

Die Maßnahme befindet sich seit 2011 für verspätete Landungen nach 23 Uhr (auf die Center- und Südbahn) im Regelbetrieb.

Seit März 2021 läuft ein Probetrieb zur ganztägigen Nutzung des Verfahrens für Anflüge aus dem Süden kommend. Die vermehrte Nutzung des Segmented Approaches im Rahmen des pandemiebedingt geringeren Verkehrsaufkommens soll Erkenntnisse bringen, wie die Anwendbarkeit grundsätzlich ausgeweitet werden kann.

Darauf aufbauend erfolgt seit 21.02.2022 ein erweiterter Probetrieb, in dessen Rahmen auch Anflüge aus Norden kommend als segmentierter Anflug geführt werden. Zusätzlich wird das Verfahren für die Zeit von 22-23 Uhr und für ausnahmsweise nach der Planfeststellung zulässige Landungen nach 23 Uhr (für Anflüge auf die Center- und Südbahn) als primär zu nutzendes Anflugverfahren auf dem Informationssystem der Flugsicherung (ATIS) veröffentlicht.

Parallel wird von Seiten des ExpASS an lateralen Optimierungen für beide Betriebsrichtungen gearbeitet, welche die aus der Lärmverlagerung resultierenden zusätzlichen Belastungen minimieren. Sobald entsprechende Konstruktionen vorliegen, werden diese in den Prüfprozess eingebracht und Lärmberechnungen durchgeführt.

Pressemitteilung der FLK (https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2022-aktuelles/februar/pm_flk_zur_264_sitzung_am_16.2.2022.pdf)

Zu Unterlagen der 264. FLK-Sitzung (https://www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/1799/-/264_Sitzung_am_1622022.html) /264_Sitzung_am_1622022.html)

Sie haben Fragen?

Anrechnerpartner Bild FFR und ASS

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
