



Allgemeine Informationen zur Luftverkehrssituation nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau sieht den Bau einer zusätzlichen parallelen Landebahn nordwestlich des bestehenden Flughafenareals sowie eines dritten Terminals im Südosten des Flughafengeländes vor. Die sogenannte Landebahn Nordwest wird voraussichtlich im Oktober dieses Jahres im Betrieb genommen.

Das den Ausbauplanungen zugrunde gelegte Flugroutensystem basiert auf den bestehenden Flugrouten, ergänzt durch zwei zusätzliche Abflugrouten vom Parallelbahnsystem 25 L/R (zunächst gebündelt nach Südwesten, dann nach Nordwesten und Nordosten aufgespalten) und durch die Anflugstrecken auf die neue Landebahn Nordwest.

Wegen des Fehlanflugverfahrens auf die Landebahn Nordwest („Durchstarten“) sind die direkten Abflugstrecken vom Parallelbahnsystem zu den Wegpunkten MASIR und TABUM ab Inbetriebnahme der neuen Landebahn nur noch eingeschränkt nutzbar. Als Ausgleich hierfür wurden von der DFS zusätzliche, zunächst nach Süden drehende Abflugstrecken zu diesen Wegpunkten konstruiert. Die ab Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest genutzten Verläufe dieser „Südumflegungsstrecken“ sind in der nachfolgenden Karte für den Planungsfall bei Betriebsrichtung 25 dargestellt.

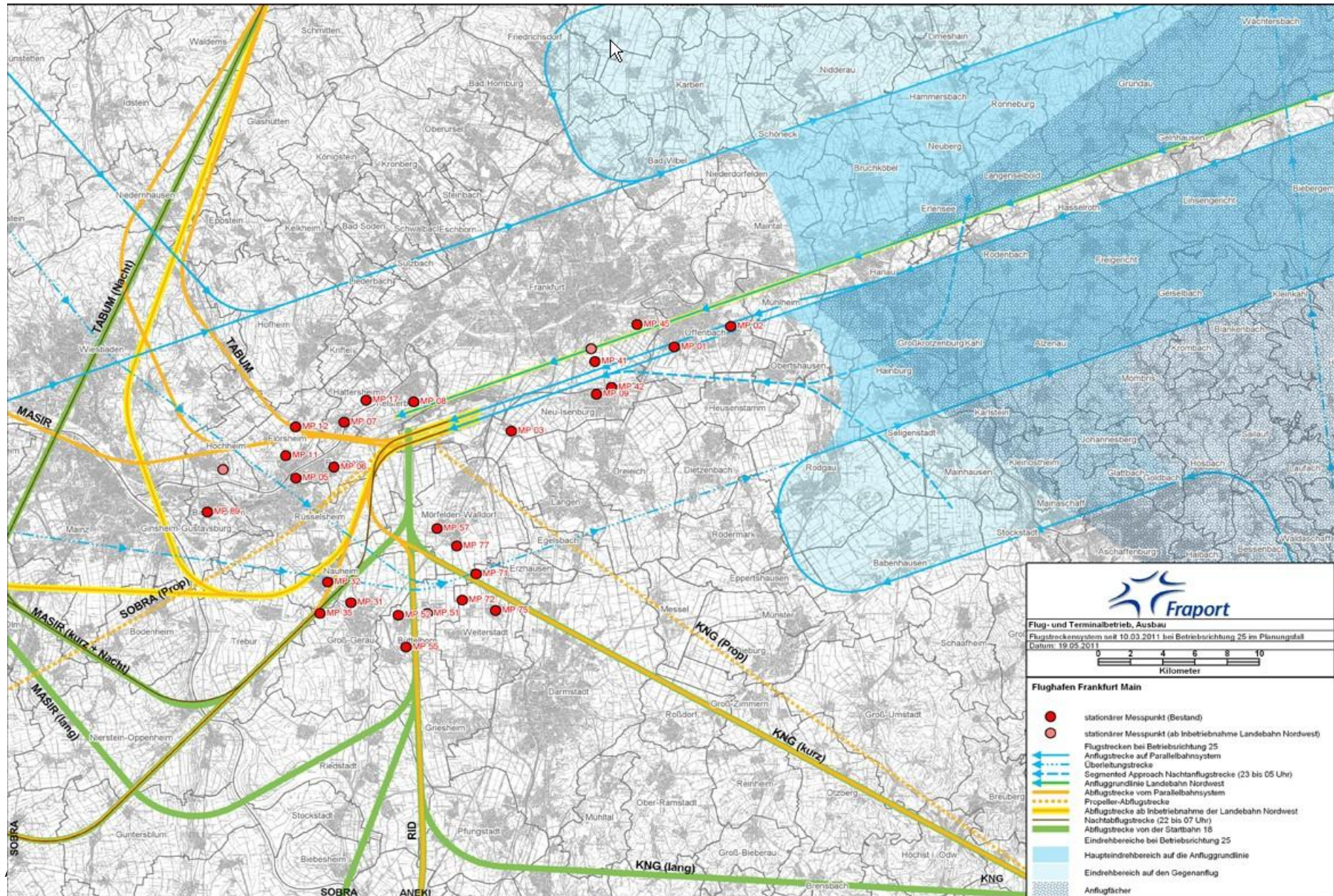
Nach Installation einer zusätzlichen Navigationsanlage westlich des Flughafens (Realisierung geplant bis 2013) sollen weiter nach Süden drehende Streckenführungen genutzt werden, die im näheren Umfeld des Flughafens nicht direkt über Wohnsiedlungsgebiete hinweg führen und deshalb lärmgünstiger sind als die dargestellten Strecken. Diese zukünftigen sog. Alternativen 7 und 13 der Südumflegungsstrecken sind auf Seite 4 in einer separaten Grafik zu sehen, die uns die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zur Verfügung gestellt hat.

Gemäß dem Betriebskonzept des Vier-Bahnen-Systems werden im Regelfall Anflüge aus nördlichen Richtungen der Landebahn Nordwest und Anflüge aus südlichen Richtungen der Südbahn zugeführt. Die großen Flugzeugmuster A380, B747 und MD 11 dürfen jedoch nicht auf der nur 2.800 m langen Landebahn Nordwest landen. Entsprechende Anflüge aus nördlichen Richtungen werden entlang sogenannter Überleitungsstrecken dem südlichen Gegenanflug zugeführt.

Die Überleitungsstrecken werden außerdem zum Lastausgleich zwischen den beiden Landebahnen genutzt: Bei besonders hohem Anflugaufkommen aus nördlichen Richtungen wird ein Teil dieser Anflüge der Südbahn zugeführt und bei besonders hohem Anflugaufkommen aus südlichen Richtungen wird ein Teil dieser Anflüge der Nordwestbahn zugeführt. Ein Teil der Überleitungsstrecken verläuft außerhalb des Bildausschnittes der Karte.

In den zwei nachfolgenden Kartendarstellungen, getrennt nach dem jeweiligen Betriebsrichtungsszenario 25 und 07, sind die mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest neu hinzukommenden Anflugrouten sowie die bei Betriebsrichtung 25 zusätzlichen Südumflegungsstrecken hellgelb hervorgehoben.

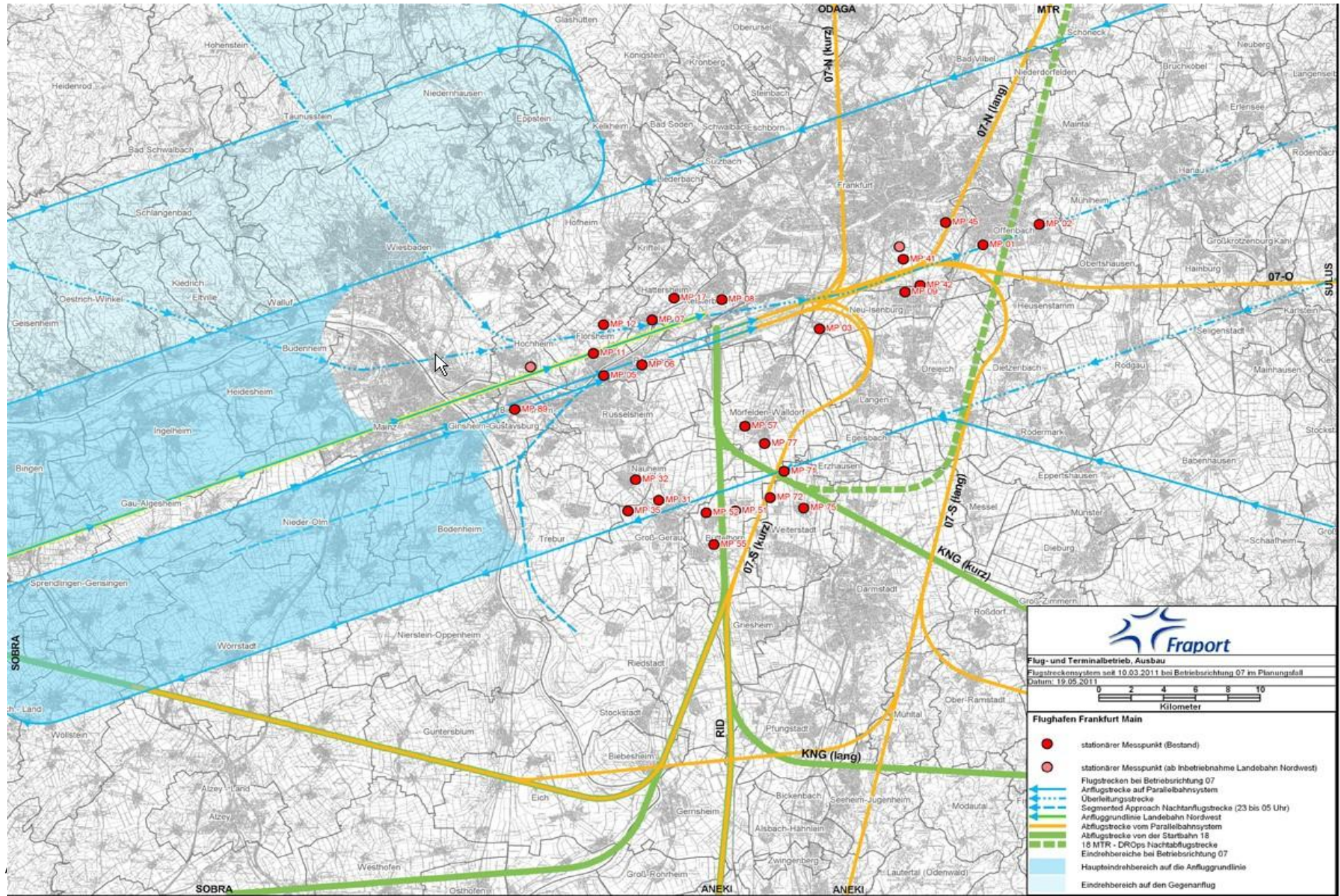
Weitere Informationen sowie umfassendes Datenmaterial zum Ausbau des Frankfurter Flughafens finden Sie auf unseren Internetseiten unter www.fraport.de sowie www.ausbau.fraport.de.

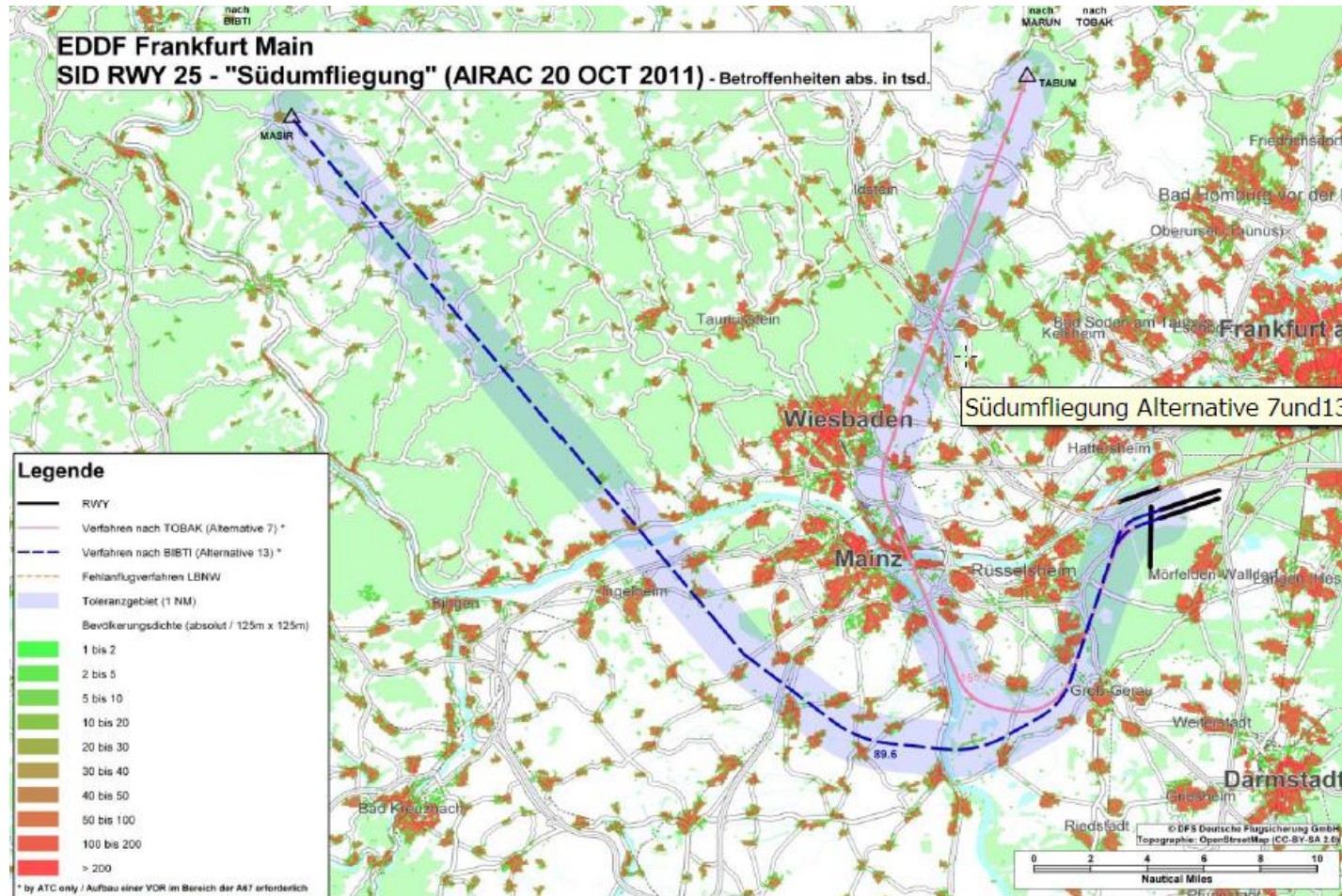


Fraport

Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau
 Flugstreckensystem seit 10.03.2011 bei Betriebsrichtung 25 im Planungfall
 Datum: 19.05.2011

0 2 4 6 8 10
 Kilometer





Darstellungsquelle DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

- weitere Optimierung der Südumfliegung zur Lärmentlastung in der Fluglärnkommision beschlossen
- sog. Alternativen 7 und 13 der Abflugroute werden ab Verfügbarkeit der notwendigen Navigationstechnologie (VOR – ab ca. 2013) durch DFS genutzt

Allgemeine Informationen zur Luftverkehrssituation nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest - Fraport AG FBA-RU 2 - Stand 01. Juni 2011