



*NLR Air Transport Safety Institute*

*Research & Consultancy*

*Anna Kurlanc (Msc.), Dipl.-Ing. Jürgen Teutsch*

***Unabhängiges Gutachten  
zu den geplanten Abflugverfahren  
am Flughafen Frankfurt/Main***



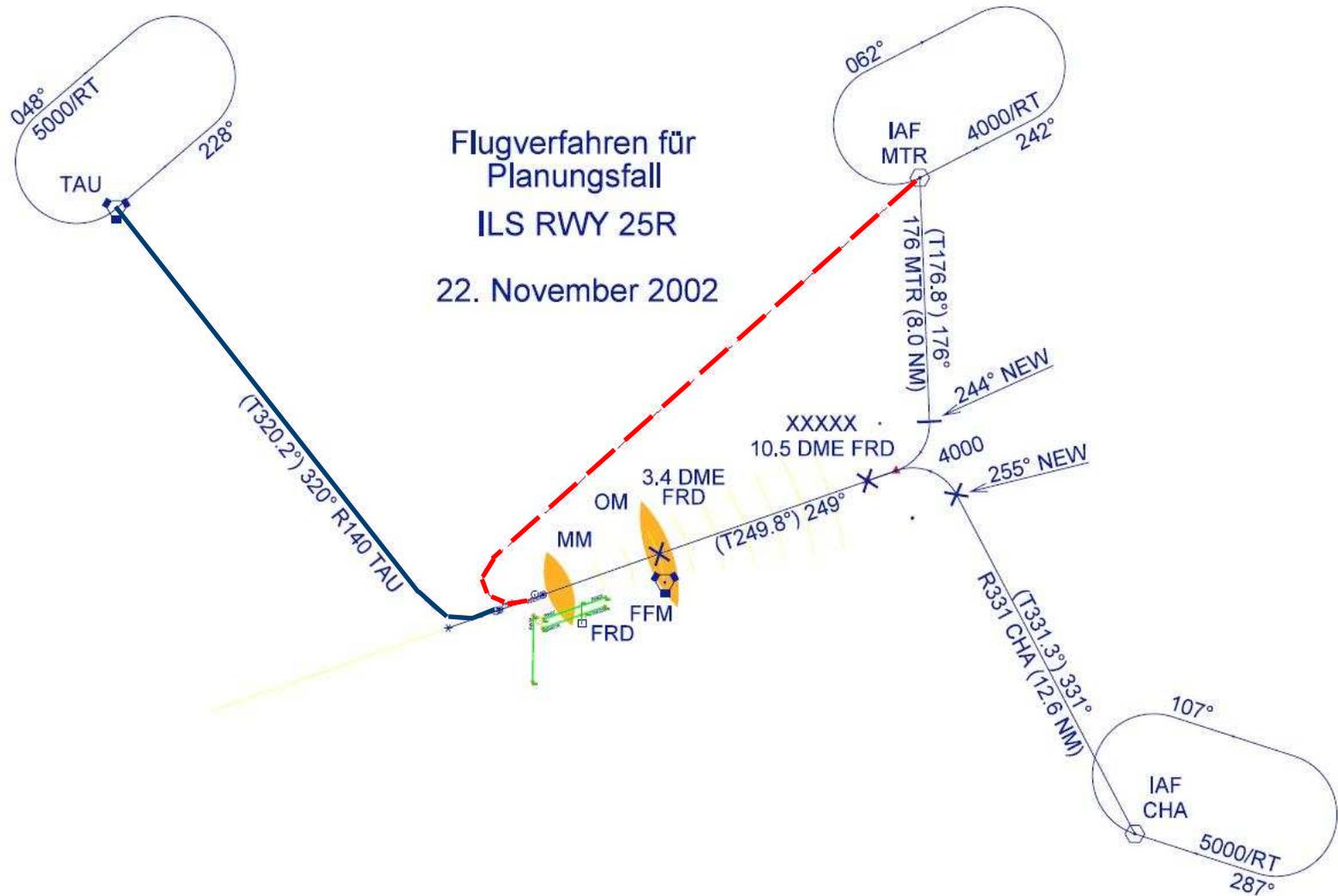
## Ziel und Ausrichtung der Studie

- Studie wurde auf Anfrage des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau des Landes Rheinland-Pfalz erstellt
- Änderungen in der Struktur der Abflugverfahren am Frankfurter Flughafen (Südumfliegung Mainz) können zu einer Erhöhung der Lärmbelastung im Gebiet Mainz und Rheinhessen führen
- Ziel der Studie:
  - Evaluierung der von der DFS vorgeschlagenen Abflugrouten bei Westwind (Betriebsrichtung 25)
  - Vorschlag von alternativen Routenverläufen zur Verminderung der Lärmbelastung auf dem Hintergrund der flugtechnischen Realisierbarkeit
- Studie bezog sich nicht auf Anflugverfahren im Bereich Mainz



# Alternative für den Fehlanflug

Abdrehen so  
schnell wie  
möglich

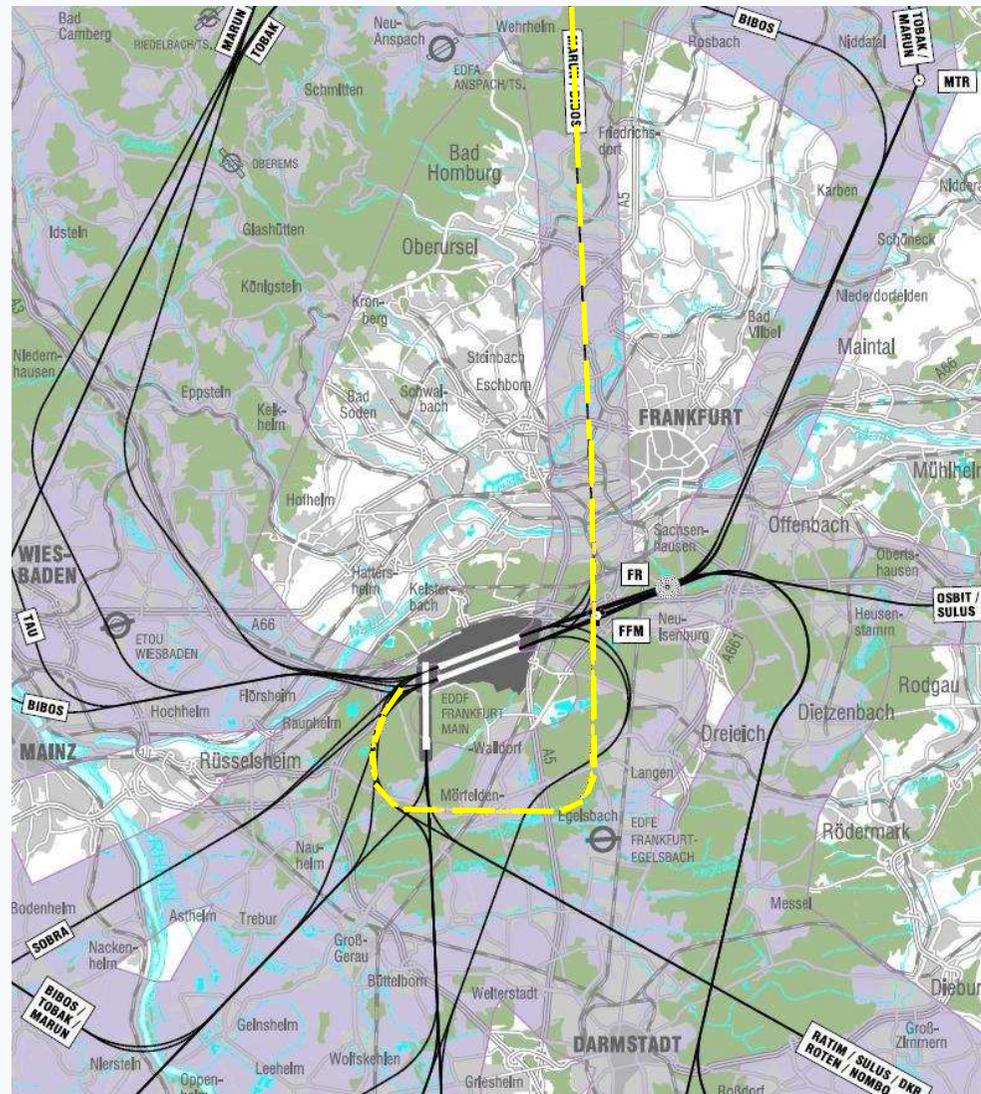




# Alternative Abflugstrecken

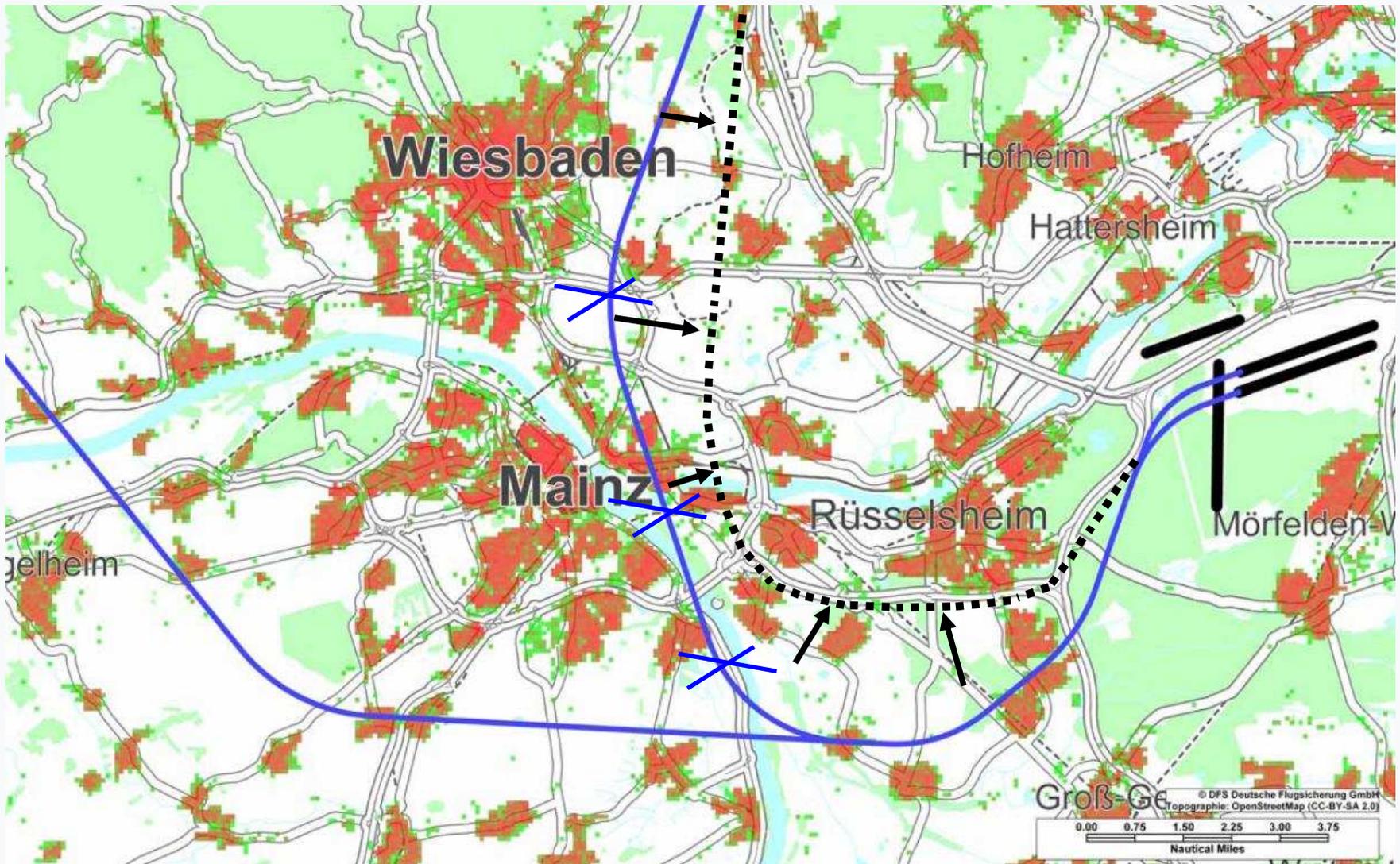
**Skizze der vorgeschlagenen Abflugstrecke in Richtung Osten (gestrichelte gelbe Linie).**

**Hintergrundgrafik aus dem deutschen Luftfahrthandbuch AD2 EDDF 5-8-1**



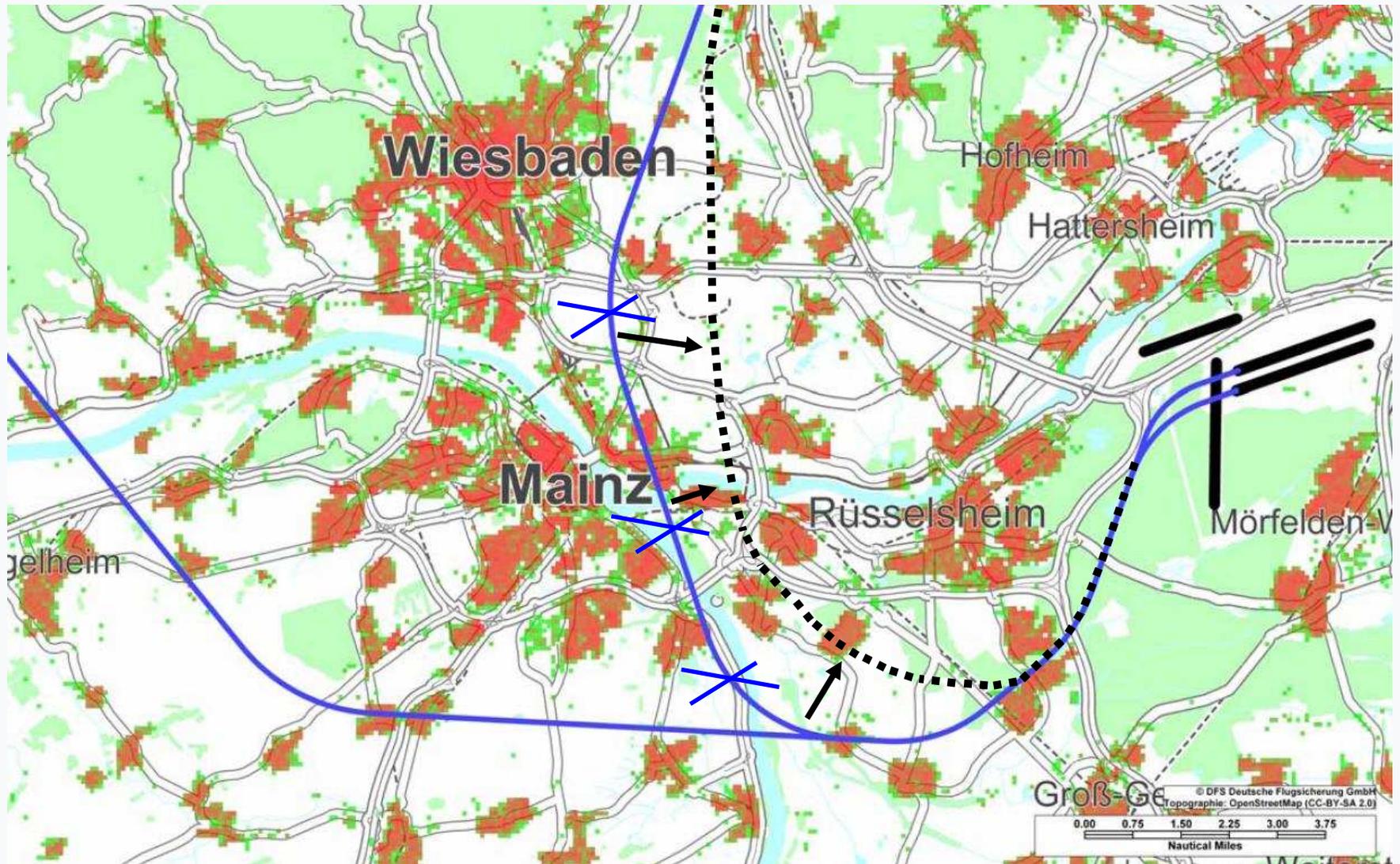


# Alternative Abflugstrecken



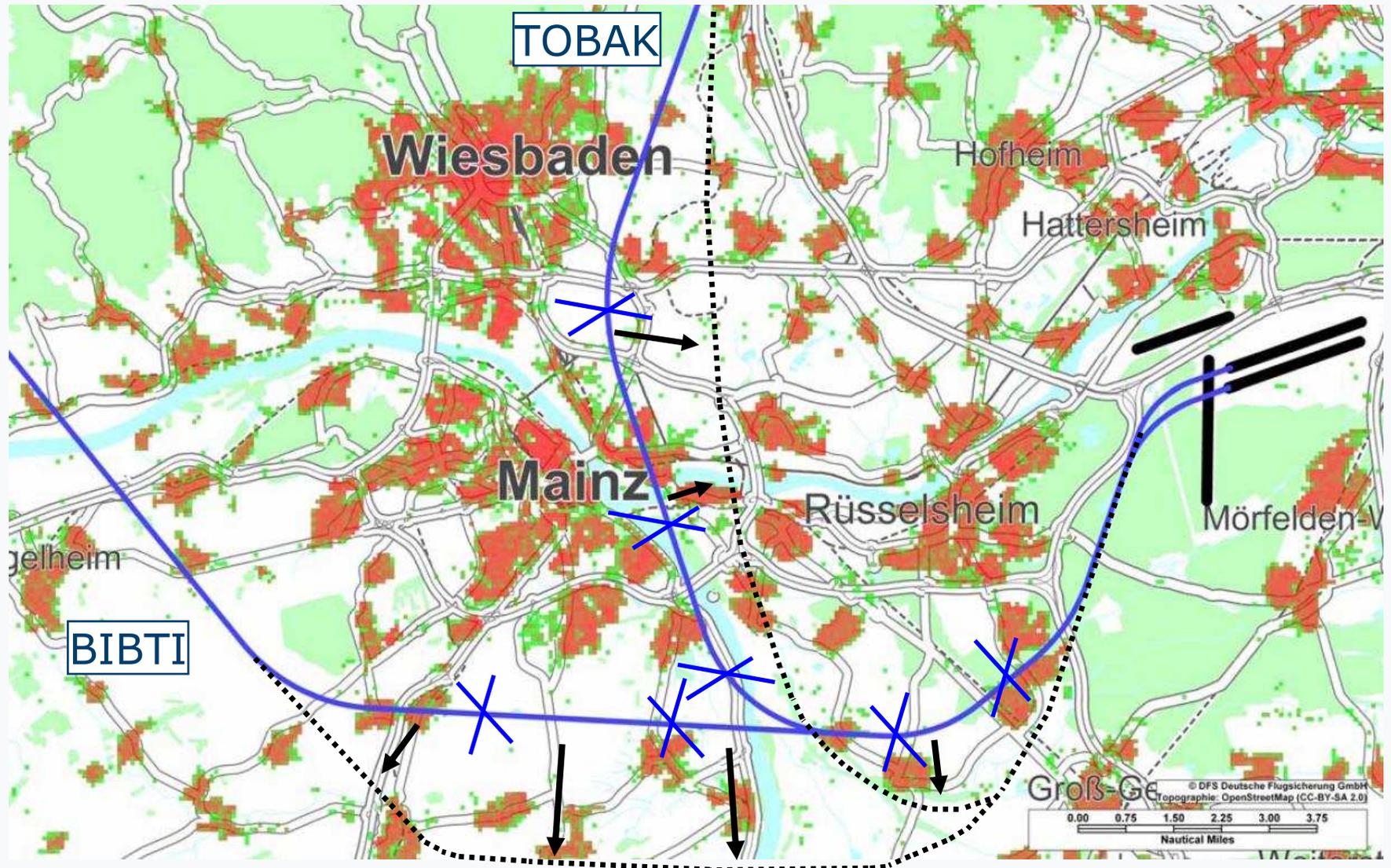


# Alternative Abflugstrecken





# Alternative Abflugstrecken





# Zusammenfassung

- Bei der derzeitigen Planung der DFS ist insbesondere durch die geplante neue Südumfliegung mit einer zusätzlichen Lärmbelastung für Mainz und Rheinhessen zu rechnen.
- Aufgrund des Fehlanflugverfahrens auf die Landebahn Nordwest wird eine Trennung von An- und Abflügen erforderlich. Die aktuell definierte Fehlanflugstrecke stellt eine technische Lösungsmöglichkeit dar. Hierbei sind zwei Aspekte zu beachten:
  - Es gibt flugtechnisch gesehen - soweit es die detaillierte Prüfung der Hindernissituation zulässt - eine Alternative zur geplanten Lösung.
  - Zur gleichzeitigen Nutzung des geänderten Fehlanflugverfahrens und der bisherigen TABUM-Routen ist eine Sicherheitsstudie erforderlich. Bei positivem Resultat würde dies zu einer Verminderung der Zusatzbelastungen von Rheinhessen führen.
- Solange die neue Kapazität der Nordwestlandebahn noch nicht vollständig benötigt wird, sind die bisherigen TABUM-Abflugrouten bei einer entsprechenden Koordinierung von An- und Abflugverfahren weiter nutzbar.



## Zusammenfassung

- **Auch wenn das von der DFS vorgeschlagene neue Fehlanflugverfahren installiert werden müsste, sind andere als in der Planfeststellung vorgesehene Varianten flugtechnisch machbar:**
  - Eine operationell gesehen komplexe aber ausführbare Möglichkeit ist die Südumfliegung des Flughafens (mit Abdrehen nach Norden im Osten des Flughafens). Komplexität bedeutet hierbei eine Koordination mit anderen Verkehrsströmen (Startbahn West, Anflug nach Westen).
  - Verschiedene Varianten der Abflugrichtung nach Norden, welche die Routen nach dem Abheben näher am Flughafen nach Norden führen, um so rheinhessische Gebiete möglichst nicht zu überfliegen.
  - Weiterhin gibt es Variationsmöglichkeiten der Südumfliegung von Mainz, die den von der DFS referierten Varianten ähnlich sind.
- **Fazit: Aus flugtechnischer Sicht sind durchaus Lösungen unter Beachtung der Vorgaben in den ICAO-Vorschriften denkbar, welche weniger Lärm über Mainz und Rheinhessen verursachen.**