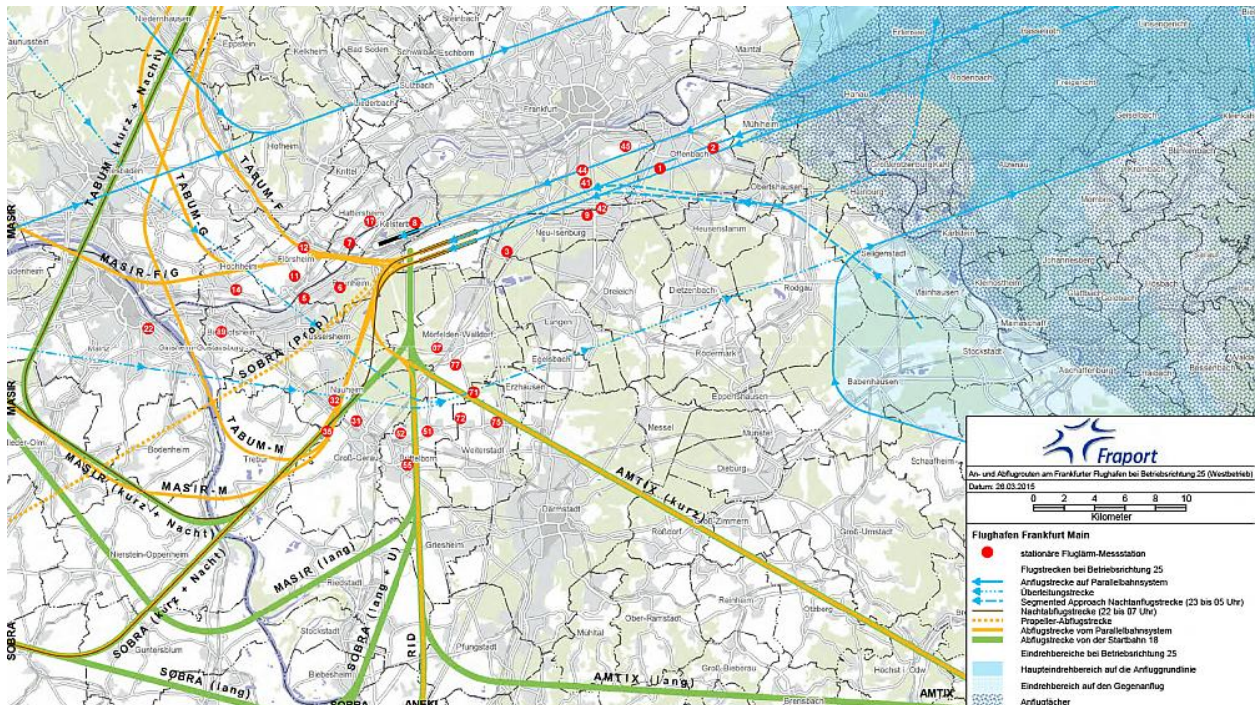


Die Südumflugung

Ein Flugzeug, das am Frankfurter Flughafen startet beziehungsweise landet, muss sich an festgelegte An- und Abflugrouten halten. Die Südumflugung ist eine lärmoptimierte 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. Die Südumflugung besteht aus zwei Routen, die erst gebündelt nach Süden verlaufen und sich dann aufspalten. Diese heißen MASIR-M und TABUM-M.



(https://dev.umwelthaus.org/media/flugrouten_westbetrieb.jpg)

Auf der Routenkarte der Fraport AG sind die Abflugstrecken MASIR-M und TABUM-M in der linken unteren Bildhälfte in Gelb dargestellt. (Quelle: Fraport AG, Routenkarte An- und Abflüge bei Westbetrieb (BR25))

1. Die Südumflugung ist eine Abflugroute am Frankfurter Flughafen
2. Sie wird bei Westbetrieb vom Parallelbahnsystem aus geflogen
3. Sie wurde mit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest eingeführt
4. Sie wurde eingeführt, damit die prognostizierte Zahl der Flugbewegungen unter Einhaltung der Sicherheitsabstände erreicht werden kann

Was war der Grund für die Etablierung der Südumflugung?

Der Grund für die Südumflugung war die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest. Bei einem Landeanflug kann der Fall eintreten, dass die Landung nicht sicher zu Ende geführt werden kann und der Pilot erneut durchstarten muss (Fehlanflug). Für diese Durchstartvorgänge muss bei jedem

Anflug ein definierter Luftraum in Verlängerung der Landebahn freigehalten werden. Der, in Verlängerung der Landebahn Nordwest bei Westbetrieb, freizuhaltende Luftraum schränkte jedoch die Startmöglichkeiten vom Parallelbahnsystem bei Westbetrieb ein. Daher war es notwendig eine Strecke zu finden, auf die startende Flugzeuge vom Parallelbahnsystem bei Westbetrieb „ausweichen“ können. So wurde die Südumfliegung entwickelt.

Freie Bahn für Fehlanflugverfahren auf der Landebahn Nordwest

Zusätzliche Abflugverfahren wurden erforderlich, da startende Flugzeuge bei Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) vom Parallelbahnsystem die direkten Nordwestabflugstrecken infolge des Fehlanflugverfahrens für die neue Landebahn Nordwest nur noch eingeschränkt nutzen können. Solche Fehlanflugverfahren sind für alle Landebahnen festgelegt. Sie regeln den Flugweg und die Abläufe im Fall eines eventuell erforderlichen Durchstartens. Da für jeden einzelnen Anflug auf die Landebahn Nordwest ein unbehindertes Durchstarten gewährleistet sein muss, können die direkten Nordwestabflugstrecken vom Parallelbahnsystem nur dann genutzt werden, wenn sich gerade kein Flugzeug im finalen Anflug auf die Landebahn Nordwest befindet. So kann mit steigender Nutzungsfrequenz der Landebahn Nordwest der Luftraum direkt nordwestlich des Flughafens immer weniger für Starts genutzt werden. Um den prognostizierten Luftverkehr in Frankfurt sicher abwickeln zu können, musste daher ein alternatives Abflugverfahren für, von den Parallelbahnen bei der Betriebsrichtung 25, abfliegende Flugzeuge gefunden werden.

Um hierbei nicht die schon bei Ostbetrieb am stärksten belasteten Kommunen einer weiteren Belastung bei Westbetrieb auszusetzen, wurde aus verschiedensten Alternativen die derzeit bestehende entwickelt.

Zusatzinformationen: Fehlanflugverfahren

(<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/fehlanflugverfahren/>)

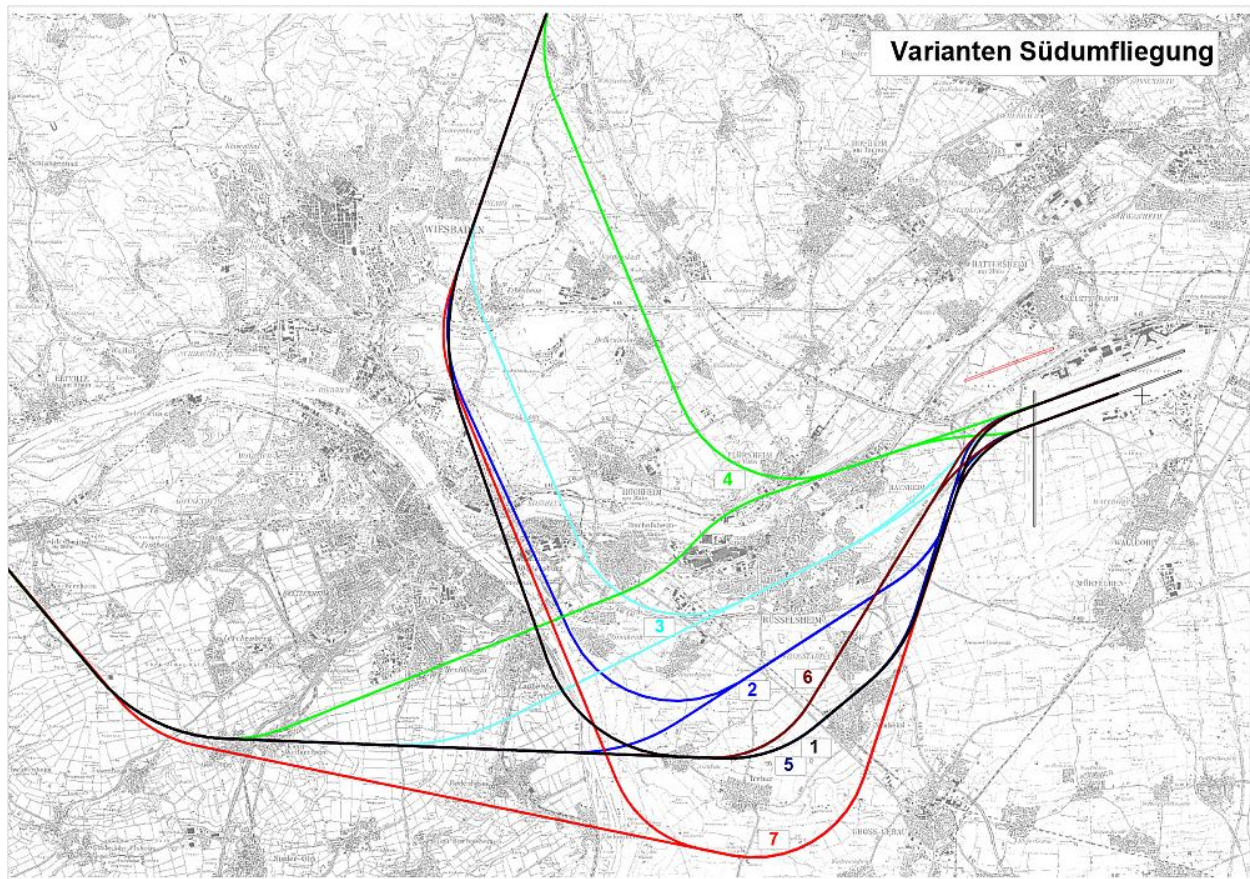
Zusatzinformationen: Unabhängigkeit des Bahnbetriebs

(<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/unabhaengigkeit-des-bahnbetriebs/>)

Historie der Südumfliegung

Die Überlegungen zur Südumfliegung sind so alt wie die Gedanken zum Flughafenausbau selbst. So war die Südumfliegung auch von Anfang an Teil der Antragsunterlagen der Fraport AG im Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zur Flughafenerweiterung. Durch die Deutsche Flugsicherung entwickelt und durch die Beratung mit der Fluglärnkommision in Hinsicht auf den Lärmschutz optimiert, wurde die Südumfliegung schließlich im Juli 2011 durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung genehmigt.

Mehr erfahren (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/historie-der-suedumfliegung/>)



(https://dev.umwelthaus.org/media/varianten-suedumfliegung_ffr.jpg)

Sieben Varianten standen bei der Ausarbeitung der Südumfliegung zur Debatte. Variante 7 wurde schließlich umgesetzt. (Quelle: FFR, DFS)

Wer hat die Südumfliegung entwickelt?

Wie alle An- und Abflurouten in Deutschland wurde auch die Südumfliegung am Frankfurter Flughafen von der Deutschen Flugsicherung (DFS), unter Einbeziehung der Fluglärmkommission (FLK), entwickelt.

Mehr erfahren (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/wer-hat-die-suedumfliegung-entwickelt/>)

Beteiligung der Fluglärmkommission an der Planung der Südumfliegung (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/beteiligung-an-der-planung/>)

Behindern sich nicht auch Anflüge auf die Südbahn und Abflüge der Südumfliegung?

Auf der Südbahn des Parallelbahnsystems wird in erster Linie gelandet, auf der mittleren Bahn (Centerbahn) gestartet. Der Abstand zwischen den Bahnen ist jedoch so gering, dass sie wie eine Bahn behandelt werden und dementsprechend die Abstände so eingehalten werden müssen, als würden die Flugzeuge auf einer Bahn landen und starten. Die Abhängigkeit zwischen Südbahn und mittlerer Bahn bestanden also schon vor Einführung der Südumfliegung.

Mehr erfahren (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/behinderung-von-an-und-abfluegen/>)

Welche Bedeutung hat die Südumfliegung für die Kapazität?

Die Erweiterung des Frankfurter Flughafens hatte und hat die Kapazitätserweiterung, also die Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen, zum Ziel. Prognostiziert wurde eine Verkehrsmenge von 126 Bewegungen pro Stunde und es war relativ schnell klar, dass diese Zahl nur mit einer neuen Abflugstrecke für Starts vom Parallelbahnsystem möglich sein wird. Die Abflüge werden dabei stufenweise auf die Südumfliegung verlagert.

Mehr erfahren (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/bedeutung-fuer-die-kapazitaet/>)



Gemäß Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.12.2015 kann die Südumfliegung bis auf weiteres genutzt werden (Quelle: iStockphoto / Andreas Weber)

Einspruch gegen die Südumfliegung

Eine Stadt und sieben Gemeinden in Hessen bzw. Rheinland-Pfalz sowie fünf Privatpersonen klagten beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel gegen die Flugroutenfestlegung. Im September 2013 erklärte der VGH Kassel die Südumfliegung als rechtswidrig. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat das Urteil des VGH Kassel im Dezember 2015 jedoch wieder aufgehoben. Bis auf weiteres kann die Südumfliegung also genutzt werden.

Mehr erfahren (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/einspruch/>)

Wie ist die Südumfliegung aus Lärmsicht zu beurteilen?

Die Südumfliegung wurde eingeführt, um die Kapazitätserweiterung am Frankfurter Flughafen zu realisieren. Mehr Flugbewegungen führen konsequenterweise auch zu mehr Lärm. Bei der Entscheidung für eine der vorgeschlagenen Alternativen zur Südumfliegung, wurde unter Einbeziehung der Fluglärmkommission und des FFR die lärmärmste Alternative ausgewählt. Die Südumfliegung führt, zumindest theoretisch (wenn die Annäherung an die prognostizierten Flugbewegungen weiter fortschreitet), zu mehr Fluglärm und dazu, dass der Fluglärm anders verteilt wird.

Mehr erfahren (<https://dev.umwelthaus.org/fluglaerm/basiswissen/suedumfliegung/beurteilung-aus-laermsicht/>)

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
