

Behinderung von An- und Abflügen

Auch bei der Südumfliegung gibt es Abhängigkeiten zwischen abgebrochenen Anflügen (Fehlanflügen) auf die Südbahn und Abflügen der Südumfliegung.

Die primär zum Landen verwendete Südbahn und die zum Starten verwendete mittlere Bahn weisen einen Abstand von 518 Meter zueinander auf. Damit sind sie nach den Festlegungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) in Bezug auf die Abstandsstaffelung der Flugzeuge zueinander, immer wie eine einzige Bahn zu behandeln. Das bedeutet, dass in jedem Fall eine Abhängigkeit zwischen den auf der Südbahn landenden und den auf der mittleren Bahn startenden Flugzeugen besteht, also auch, wenn eine andere Abflugroute als die „Südumfliegung“ genutzt wird.

Würden nun ausschließlich die bisherigen Abflugstrecken (Richtung Norden) genutzt werden, müsste die beschriebene Abhängigkeit und die Abhängigkeit zu den landenden bzw. durchstartenden Flugzeugen auf der Landebahn Nordwest ebenfalls berücksichtigt werden.

Bei Nutzung der „Südumfliegung“ reduzieren sich diese Abhängigkeiten jedoch auf eine einzige, bzw. diejenige, die es ohnehin schon immer im alten Bahnsystem gegeben hat. Die Landebahn Nordwest kann in dieser Betrachtung hingegen, wie ein „separater Flughafen“, unabhängig von den anderen Start-/Landebahnen angeflogen werden.

Bei Nutzung der alten Abflugstrecken (Richtung Norden) würde die zusätzliche Abhängigkeit zur Landebahn Nordwest die Landekapazität auf der Nordwestbahn bzw. die Startkapazität auf der mittleren Bahn negativ beeinflussen.

Aus rein flugbetrieblicher Sicht wären Abflugstrecken mit einem anfänglichen Geradeausflugsegment in Startbahnausrichtung vorteilhaft. Unter der Berücksichtigung der örtlichen Gesamtlärmbelastung wurde die jetzige Südumfliegung als die insgesamt vorteilhafteste Alternative ausgewählt.