

Fortsetzung von Seite 1:

„Neue Landebahn ist fertig“

sucht wurden beide Betriebsrichtungen, sowohl 25 (Westwind) als auch 07 (Ostwind). Spezielle Flugverfahren sind hierbei notwendig, damit die Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) an ILS-Anlagen überprüft werden konnten. Ein zweimotoriges Vermessungsflugzeug vom Typ Beechcraft Super King Air 350 kam dabei zum Einsatz. Bei diesen Flugverfahren wurden verschiedene Anflüge zur Bahn sowie „Kreisflüge“, das sind Flüge quer zur Landebahn, im jeweiligen Anflugsektor von etwa 40 Grad zur Anfluggrundlinie, durchgeführt. Getestet wurden dabei die ILS-Systeme der Landebahn Nordwest mit ihren Landekurs-, Entfernungs- und Gleitweginformationen für den Anflug auf die Landebahn. Auch die Anflugbefeuerung und die optischen Landehilfen (PAPI) wurden getestet. Bei den Flugverfahren erfolgten keine Landungen, da die Landebahn lediglich bis

zu einer Höhe von 15 Metern überfliegen werden musste. Stattdessen wurde der Anflug der beiden Schwellen (Bodenmarkierungen die den Anfang und das Ende der Landebahn darstellen) unter Nutzung der ILS-Anlagen vor dem Aufsetzen abgebrochen. Gemäß Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) darf die Landebahn Nordwest erst dann in Betrieb genommen werden, wenn die Genehmigungsbehörde, das HMWVL, dies nach einer luftrechtlichen Abnahmeprüfung gestattet hat. Bei dieser Abnahme wird geprüft, ob die Landebahn inklusive der Befeuerung, der DFS- und DWD-Anlagen usw. entsprechend der Planfeststellung sowie internationaler und nationaler Richtlinien und Vorschriften gebaut ist. Am Ende der luftrechtlichen Abnahme nach der LuftVZO erfolgt die Erteilung der Betriebserlaubnis durch die Genehmigungsbehörde. Offiziell soll die Landebahn Nordwest zum Winterflugplan 2011/2012 in Betrieb gehen.

Baustelle der Superlative

- 220 Hektar großes Gelände
- 2,8 Kilometer lange und 45 Meter breite Landebahn
- 2,5 Millionen Kubikmeter Erde bewegt
- 44 Hektar Fläche befestigt
- 100 Kilometer Kabel verlegt
- 60 Kilometer Entwässerungskanäle gezogen

Zwei Rollbrücken über die Autobahn A 3 und den Airportring verbinden die neue Landebahn mit dem bestehenden Flughafen-Gelände.

Flugzeugrollbrücke West 1:

- 90 Meter lang
- 120 Meter breit
- 17.500 Kubikmeter Beton
- Gründung auf 140 Bohrpfehlen

Flugzeugrollbrücke Ost 1:

- 200 Meter lang
- 220 Meter breit
- 40.000 Kubikmeter Beton
- Gründung auf 300 Bohrpfehlen

Die Okrifteiler Straße, die Kelsterbach und Mörfelden-Walldorf verbindet, wurde in einen Tunnel verlegt.

- 580 Meter lang
- 18 Meter breit
- 4,50 Meter hoch
- 330.000 Kubikmeter Boden bewegt
- 48.000 Kubikmeter Stahlbeton, darin eingebaut 6.500 Tonnen Stahl

Ausbau geht weiter

Neue Terminalkapazitäten in der Vorbereitung



Mit der Inbetriebnahme der neuen Landebahn wird die Zahl der Passagiere von heute 53 Millionen auf 65 Millionen in den nächsten Jahren steigen. Ein erster wichtiger Schritt, um dringend benötigte Terminalkapazität zu schaffen, ist die Inbetriebnahme des neuen Flugsteigs A-Plus (Bild oben) mit einer jährlichen Kapazität von

sechs Millionen Passagieren und zusätzlichen Positionen für Großraumflugzeuge. Der Flugsteig A-Plus wird im Sommer 2012 mit einer Fläche von 10.000 Quadratmetern in Betrieb gehen. Auch beim Terminal 3 (Bild rechts) laufen die Planungen auf Hochtouren. „Wir können davon ausgehen, dass das neue Terminal im ersten Bauabschnitt mit einem etwa zu zwei Dritteln komplett gebauten zentralen Empfangsgebäude und den beiden mittleren von insgesamt vier vorgesehenen Flugsteigen Ende 2016/Anfang 2017 zur Verfügung stehen wird“, erläutert Horst Amann.

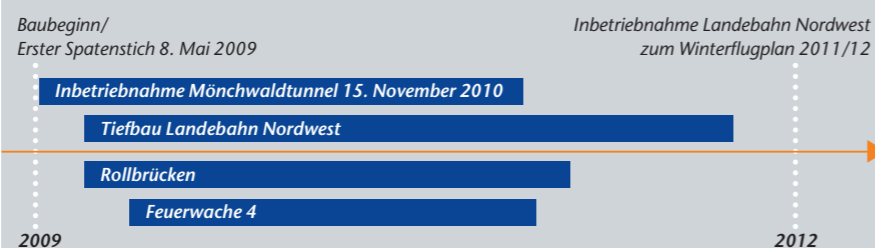


Im Terminal 3 werden nach kompletter Fertigstellung 25 Millionen Passagiere abgefertigt werden, 75 Abstellpositionen sind am Gebäude und auf dem Vorfeld geplant. Die Kosten für den ersten Bauabschnitt des Terminals 3 werden vorläufig auf 700 bis 800 Millionen Euro beziffert.

Impressum

Herausgeber: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide; Flug- und Terminalbetrieb, Ausbau (FBA). Verantwortlich für den Inhalt: Jürgen Harrer (UKM), Horst Amann (FBA-R/ZIM-R). Redaktion: Michelle Becker, Telefon - 77886, Dieter Hulick (beide UKM-PS); Sina Mackenrodt (FBA-RS/ZIM-EG). Fotos: FBA-R/ZIM-R, Stefan Rebscher (UKM-IK), Lothar Hoinkis (PFF), Volker Horch (DFS). Layout und Herstellung: Albrecht Leidecker, Ludwig Raßl (beide UKM-IK). Druck: Airport Print Center. 8/11/1,3

Überblick Baumaßnahmen Landebahn Nordwest



www.fraport.de

ausbauaktuell

Informationen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt

Nr. 5/August 2011

„Neue Landebahn ist fertig“

Nach rund zweieinhalb Jahren Bauzeit geht die Bahn am 21. Oktober in Betrieb



Nach dem ersten Spatenstich im Mai 2009 steht die neue Landebahn Nordwest mittlerweile kurz vor der Vollenendung. Nach unzähligen Herausforderungen, insbesondere nach zwei langen, harten Wintern, die Mensch und Material an ihre Grenzen stoßen ließen, wird die Landebahn am 21. Oktober nach rund zweieinhalb Jahren Bauzeit offiziell in Betrieb gehen. „Wir sind für die Erhöhung der Eckwerte gerüstet, die Bahn ist fertig“, verkündet der Leiter des kapazitiven Ausbaus, Horst Amann, zufrieden.

Auch wenn die neue Landebahn schon im Mai baulich nahezu fertiggestellt war, müssen vor der ersten offiziellen Landung noch eine Reihe von Testflügen absolviert werden, um die Instrumentenlandesysteme zu vermessen. Damit die Landebahn überhaupt in Betrieb gehen darf, muss die Genehmigungsbehörde, das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) die Bahn luftrechtlich abnehmen. Erst dann ist die Landebahn Nordwest zugelassen.

„Wir haben 2,5 Millionen Kubikmeter Erde für den Bau der Landebahn bewegt, aber nur sehr wenig abgefahren. Das Erdmas-

senkonzept hat sich wirklich bewährt“, betont Amann. „Auch die Montage der Fertigteilträger für die Rollbrücken war kritisch. Mehrere Nächte musste die Autobahn A 3 gesperrt werden, als die riesigen Brückenteile millimetergenau eingepasst wurden“, so der Leiter des kapazitiven Ausbaus. Für die Betonarbeiten wurde auf dem Gelände der Landebahn eine eigene Betonmischanlage errichtet. So konnten die Rohstoffe vor Ort gelagert werden und die Betonarbeiten für die 45 Meter breite und 2.800 Meter lange Landebahn im 24-Stunden-Dauereinsatz rechtzeitig fertiggestellt werden.

Hohe Anforderungen an Bodenaufbau

Vieles wurde auch wiederverwendet, wie zum Beispiel der Oberboden. Er wurde auf der ganzen Fläche abgetragen und zwischengelagert. Nachdem die Tiefbauarbeiten abgeschlossen waren, wurde die Erde gesiebt und wieder eingebracht. Generell wurden an den Bodenaufbau hohe Anforderungen gestellt. In einem Sicherheitsstreifen links und rechts der Landebahn wächst einerseits Gras und Heide, andererseits muss der Boden in diesem Bereich so

stabil sein, dass ein Flugzeug im Notfall darüber rollen kann, ohne Schaden zu nehmen.

Damit die Instrumentenlandesysteme (ILS) für die neue Landebahn in Betrieb genommen werden können, wurden im Juni und Juli im Auftrag der DFS Deutschen Flugsicherung Flugvermessungen der Instrumentenlandesysteme durchgeführt. Unter-

Fortsetzung Seite 4

„Happy Landings“



Rund 80.000 Besucher und Beschäftigte nutzten die einmalige Gelegenheit, die neue Landebahn Nordwest zu erkunden und aus nächster Nähe zu erleben.

Aktuelle Maßnahmen

Die Flugvermessung dient der Vorbereitung der Inbetriebnahme der Instrumentenlandesysteme. Hierbei werden die System-Anforderungen an die ILS-Anlagen durch entsprechende Verfahren überprüft.



Messflüge auf der neuen Landebahn für die ILS-Gleitwegsender.



Landekursender (Anflüge 07) im Osten.



Anflugbefeuerung im Osten (Betriebsrichtung 25).



ILS-Gleitwegsender im Westen.