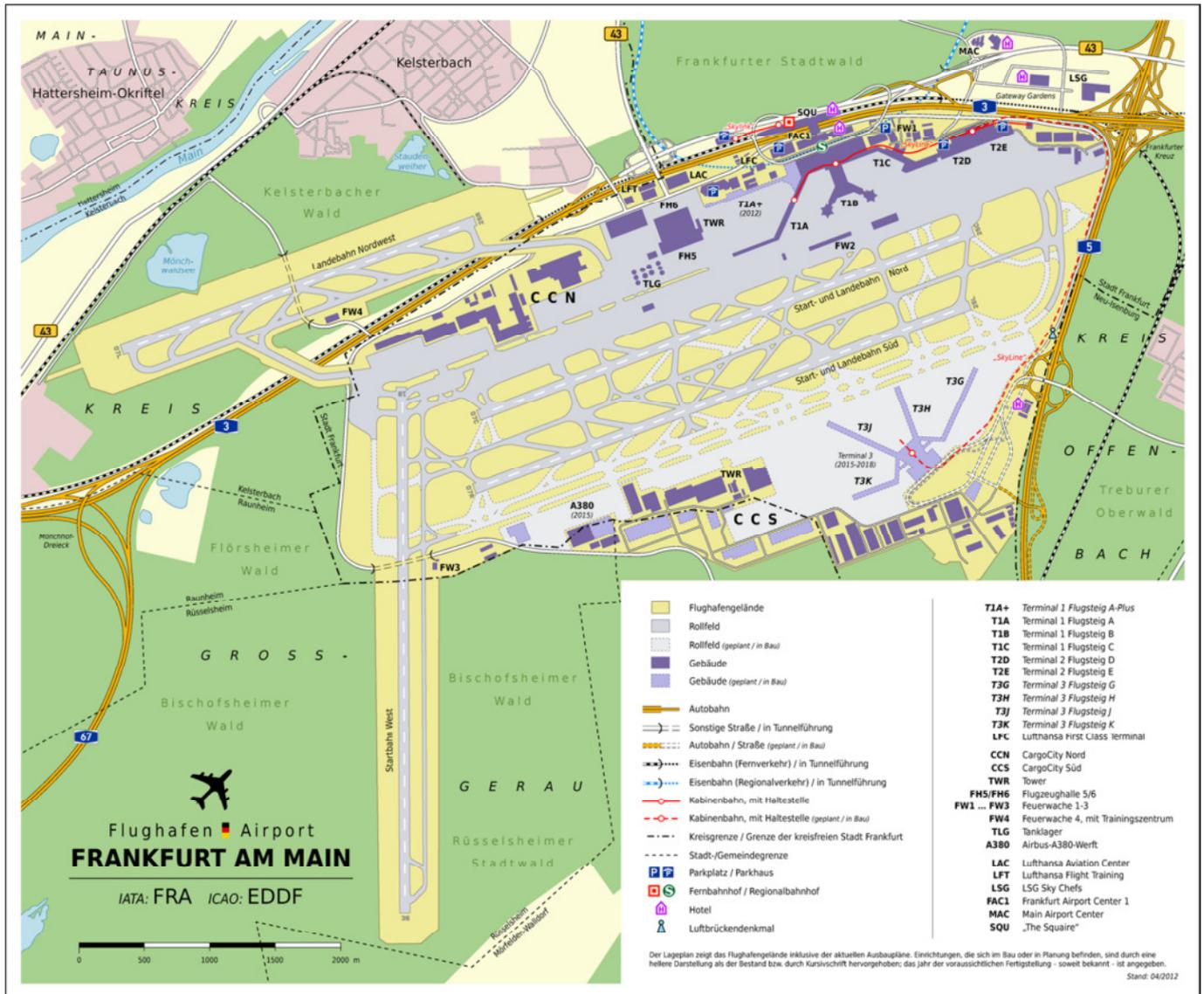


Weiterer Ausbau



Die Nordwest-Bahn ist gebaut, der Ausbau ist durch – dieses Gefühl hatten im Oktober 2011 viele Flughafen-Ausbaueegner. Trotzdem ist es falsch.

Abgesehen davon, dass dieser Flughafen sich nicht von selber Grenzen setzen wird und immer weiter wuchern will - auch der gegenwärtige Ausbauschnitt ist noch nicht vollendet. Die angestrebte Kapazität von 701.000+ Flugbewegungen im Jahr lässt sich mit der jetzigen Konstellation noch nicht erreichen, jedenfalls nicht so, wie Fraport sich das vorstellt.

Um für den luxus-gewöhnten Teil der (globalen) Bevölkerung, der den größten Teil des Passagier-Zuwachs bringen soll, attraktiv zu sein, fehlt noch ein wesentlicher Baustein:

das neue Terminal 3 im Südosten des Flughafens. Nur damit ist eine halbwegs komfortable Abwicklung der Passagier-Ströme, ohne lange Wege, ungemütliche Zubringerbusse etc. möglich. Gegenwärtig ist zwar Flaute im Fluggeschäft, aber Fraport setzt auf Aufschwung und möchte noch in diesem Jahr mit dem Bau beginnen.

Andersherum gilt: wenn man diesem Flughafen Grenzen setzen will, dann muss dieser Schritt verhindert werden. Wir bleiben dabei:

Kein Flughafenaußbau !

Kein Terminal 3

Neben den Bauarbeiten, die auf dem Flughafen-Gelände schon laufen, ist der wichtigste Schritt für den Bau von Terminal 3 die Rodung des Teils des Treburer Oberwaldes, der für einen neuen Autobahn-Anschluss gebraucht wird. Dieser Anschluss soll nicht nur später das Terminal anschließen, er wird auch für die Bauarbeiten gebraucht. Deshalb ist – wieder einmal – Widerstand im Wald notwendig.

Trebur hat den Verkauf des Waldes abgelehnt, aber es droht die Enteignung „im öffentlichen Interesse“ der Fraport.

Vom 19.-22. Juni 2014 gab es ein erstes Aktions-camp von Robin Wood auf der zur Rodung vorgesehenen Fläche – weitere werden folgen, wahrscheinlich noch in diesem Sommer.

Das folgende Material wurde einem Info-Blatt der Firma Krebs und Kiefer entnommen.

BAB A 5, Ausbau der Anschlussstelle Zeppelinheim

Ein Teil des zukünftigen Verkehrskonzeptes ist die Erweiterung der vorhandenen Anschlussstelle (AS) Zeppelinheim im Zuge der BABA 5. Dieses Projekt wurde im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme „Ausbau Flughafen Rhein-Main“ planfestgestellt und dient zukünftig der Erschließung des Flughafen-Südbereiches.

Durch die Erweiterung der vorhandenen Anschlussstelle Zeppelinheim soll die Anbindung der bereits vorhandenen und der zukünftigen Infrastruktureinrichtungen im Südbereich des Flughafen entflochten werden.

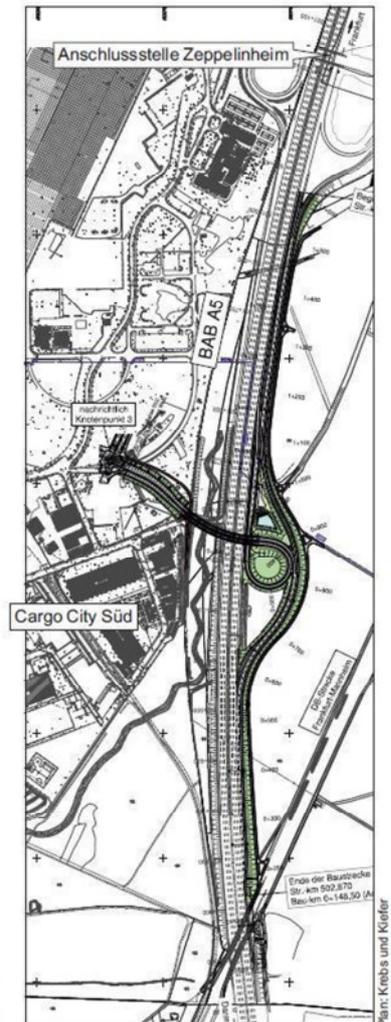
Dazu wird südlich der Anschlussstelle Zeppelinheim ein neuer Verkehrsknoten errichtet. Die neue 2-streifige BAB-Ausfahrt wird nach einer Streckenlänge von ca. 700 m geteilt. Der westliche Fahrstreifen verläuft dann auf einem neuen Brückenbauwerk über die BAB A 5 und dient zukünftig im Wesentlichen der Andienung des vorhandenen Logistikzentrums „Cargo-City-Süd“. Der östliche Fahrstreifen verbleibt weiter neben der BAB und führt in nördlicher Richtung bis zur vorhandenen Anschlussstelle Zeppelinheim.

Über die geplante Brücke und den neuen Knoten wird der von der Cargo-City-Süd abfließende Verkehr auf die BAB in Richtung Frankfurt geführt. Dazu ist zwischen dem neuen und dem vorhandenen Überführungsbauwerk eine neue Auffahrt auf die A 5 vorgesehen. Alternativ ist auch eine Weiterfahrt zur vorhandenen Anschlussstelle möglich.

Die Erweiterung der AS Zeppelinheim ist eine wesentliche Voraussetzung für die Inbetriebnahme des noch in Planung befindlichen Flughafen Terminals 3.

Für Verkehrsanlage und Ingenieurbauwerke ist eine Bauzeit von ca. zwei Jahren (2014 / 2015) veranschlagt.

KUK
KREBS UND KIEFER
www.kuk.de



Lageplan

Projektdateien

- Länge der Anschlussstelle: ca. 1.500 m
- Brückenlänge: 143,5 m