

Per Mail und Fax

Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld
Geschäftsführung
Herrn Schulze

Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
des Landes Brandenburg

Berlin, den 05. November 2010

Antrag Nr. 10/2010 FLK SXF - Flugrouten

69. Sitzung der Fluglärmkommission am 8. November 2010

**Antrag gemäß § 4 Abs. 4 u. 5 der GO der Fluglärmkommission
Berlin-Schönefeld**

Sehr geehrter Herr Schulze,

als Mitglied der Fluglärmkommission bitte ich, die Tagesordnung der 69. Sitzung um folgenden Antrag zu ergänzen:

Antrag

Die Fluglärmkommission möge beschließen:

Die Deutsche Flugsicherung wird beauftragt, für folgende Alternativrouten zum Vorschlag der DFS vom 06.09.2010 eine vergleichende Bewertung im Hinblick auf technische Realisierbarkeit, Lärmbelastung und Effizienz vorzunehmen:

1. Abflugverfahren gemäß Planfeststellung mit parallelen Abflugrouten. Zuordnung aller Startvorgänge zu einer SLB und aller Landevorgänge zu der anderen SLB.
2. Abflugstrecke Nordbahn (Westabflugroute) gemäß Planfeststellung (bei gleichzeitiger Divergenz von der Südbahn um 15 ° gemäß DFS-Vorschlag). Im weiteren Routenverlauf weitestmögliche Umfliegung dicht besiedelter Gebiete

Begründung:

Der überraschende Routenvorschlag der DFS vom 06.09.2010, der vor allem bei Abflügen von der SLB Nord nach Westen stark von der Planfeststellung abweicht, führt zu einer flächigen Verlärmung bestehender Siedlungsflächen von Mahlow-Blankenfelde bis zur Südgrenze von Lichtenrade, da die Anflugrouten von Westen weiterhin in gerader Verlängerung der Landebahn über Mahlow-Blankenfelde geführt werden müssen. Er entwertet überdies die Wohngebiets-Erweiterungsflächen am Nordrand von Mahlow. Darüber hinaus werden umfassende Siedlungsflächen der Gemeinden Großbeeren, Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow zusätzlich vom Fluglärm betroffen.

Eine zusätzliche Lärmbelastung in derartigem Umfang gegenüber der Planfeststellung ist nicht hinnehmbar und auch nicht notwendig.

Es muss ein Abflugroutenkonzept gefunden werden, das die Lärmbelastung gegenüber dem vorgestellten Entwurf deutlich reduziert.

Die zu prüfende Alternative 1 entspricht der Planfeststellung im vollem Umfang. Um eine volle Kapazitätsnutzung bei Verkehrsspitzen zu sichern, sollen Starts und Landungen unterschiedlichen SLB zugeordnet werden („Heathrow-Verfahren“). Die Möglichkeit unterschiedlicher Betriebszustände für Spitzen- und Normallast-Zeiten ist zu prüfen.

Die zu prüfende Alternative 2 entspricht der Planfeststellung im Hinblick auf die Abflugstrecke nach Westen, folgt aber der DFS hinsichtlich der Abflugstrecke nach Westen auf der SLB Süd und vermeidet dadurch einen direkten Überflug des Südrandes von Blankenfelde (Lärmentlastung bei Abflügen). Die 15 ° Divergenz sichert einen unabhängigen Parallelbetrieb.

Mit freundlichem Gruß

Ekkehard Band