

Antrag Nr. 13/2010 FLK SXF - Flugrouten

Dr. Wolf Carius

G.-Hauptmann-Allee 30
15732 Eichwalde

Tel.(030) 675 49373

Email: carius-eichwalde@t-online.de

Eichwalde, den 10. Nov. 2010

Dr. W. Carius * G.-Hauptmann-Allee 30 * 15732 Eichwalde

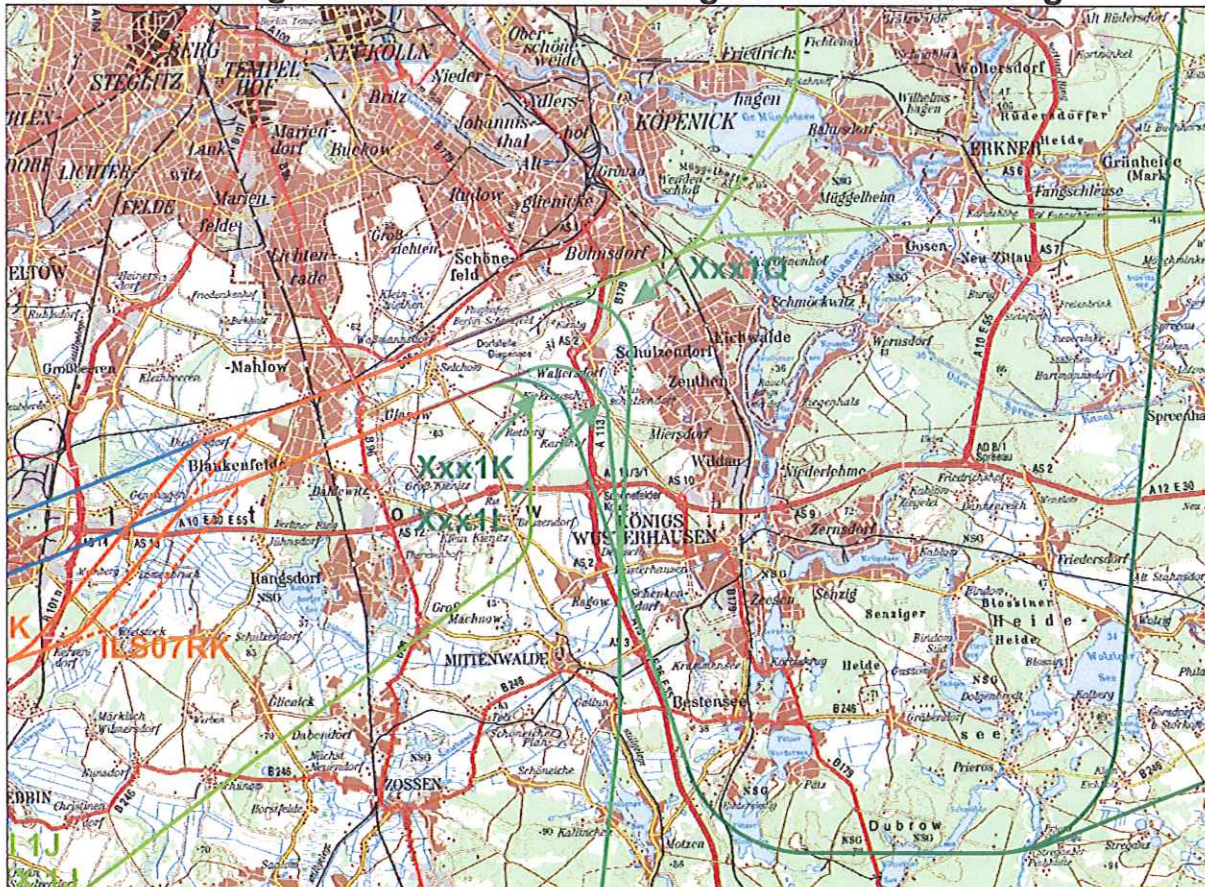
Torsten Schulze >

Geschäftsführung Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Ref. 44 Luftfahrt
Henning-von-Treskow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Anträge betreffend Flugrouten/Flugverfahren

1.) Die DFS wird gebeten zu prüfen, ob im Landeanflug aus dem östlichen Bereich, die im Vortrag von Dr.Fuld dargestellten Flugrouten als Vorzugsflugrouten gewählt werden können. Aus der Folie 15 des Vortrags von Dr.Fuld sind diese Flugrouten als potentielle Abflugrouten hellgrün dargestellt. Mit ihnen werden im direkten Flughafenumfeld die Ortslagen Bohnsdorf, Müggelheim, Karolinenhof, Erkner, Rahnsdorf und Grünheide umflogen. Zusätzliche Belastungen treten kaum auf, da weitgehend unbesiedeltes Gebiet überflogen wird. Der Vorschlag führt zur Entlastung im Landeanflug. Dieses sollte anhand von Lärmausbreitungskarten verdeutlicht werden. Evtl. ist dazu ein Versetzen der Landeschwelle notwendig.

Folie 15: In Flughafennähe kein Überflug dichter Besiedlung



Vorschlag: xK: Mittelschwere Flugz. 07R; xL: Schwere Flugz. 07R; xQ: Alle 07L

Quelle: Fuld

2.) Die DFS wird gebeten zu prüfen, ob Landeanflüge nach VFR-Regeln (evtl. bei einer versetzten Landeschwelle) möglich sind, bei denen die geschlossenen Ortlagen der umliegenden Siedlungen nicht unter 450 m über Grund überflogen werden. Solche Flugverfahren sollten insbesondere zu Zeiten erhöhter Lärmempfindlichkeit – z.B. zwischen 18:00 Uhr und 22:00 Uhr - angewandt werden (vgl. die Wichtung der Lärmimmissionen in den Abendstunden beim Index L_{DEN} nach Umgebungslärmrichtlinie). Laut meteorologischem Gutachten (M15) des Planfeststellungsantrags liegen die Bedingungen für VFR-Flüge lediglich an 1% der Betriebsstunden am Standort Schönefeld nicht vor.

Als internationale Flughäfen, an denen derartige Verfahren angewandt werden, um den Überflug von Siedlungsgebieten zu vermeiden, können benannt werden:

Tokio International Airport,

Stockholm Arlanda Airport.

Zu verweisen ist auch auf den Auftrag im Landesentwicklungsplan LEP FS, der im Grundsatz G9 formuliert wurde:

Bei der Entwicklung des Flughafens Berlin-Schönefeld sind alle rechtlichen Anforderungen, Lärmbeeinträchtigungen durch den Betrieb des Flughafens zu vermeiden und unvermeidbare Lärmbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu beschränken, im Rahmen der geltenden Vorschriften auszuschöpfen.

3) Die DFS wird gebeten durch Kartenmaterial aufzuzeigen, welche Siedlungsbereiche unter den jeweils geprüften Flugrouten potentiell in einer Höhe von weniger als 350m über Grund überflogen werden. Diese zusätzlichen Informationen zu den untersuchten Flugverfahren sollen dazu dienen, abzuschätzen, wie groß der Bedarf für Absiedlungen ist im Vergleich zum CASA-Programm am Flughafen Frankfurt/Main.

Diese Abschätzung ist auch notwendig im Hinblick auf die Ausführungen in der Begründung zum LEP FS:

Gleichwohl muss im Rahmen der rechtliche Anforderungen auch für die weiterhin – oder durch die neue südliche Start- und Landebahn künftig neu – belasteten Anwohner die aus dem Flugbetrieb resultierende Belastung durch Nutzung aller angemessenen technischen, betrieblichen und ökonomischen Optionen reduziert werden. Dazu gehört, dass Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der Schwelle des Grundrechtsschutzes nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 des Grundgesetzes (die körperliche Unversehrtheit betreffend) auf jeden Fall vermeiden werden müssen, und zwar **notfalls durch Verlagerung von Betroffenen**, wenn planerische Lösungen einschließlich des aktiven oder passiven Schallschutzes ausscheiden.

(LEP FS; Seite 30, linke Spalte, Begründung zu G9).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Wolf Carius