

Antrag Nr. 16/2010 FLK SXF - Flugrouten

**Dr. Wolf Carius**

G.-Hauptmann-Allee 30  
15732 Eichwalde

Tel.(030) 675 49373  
Email: carius-eichwalde@t-online.de

Eichwalde, den 13. Nov. 2010

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

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

### **Antrag zur 70. FLK-Sitzung**

Die Fluglärnkommision möge beschließen:

Die DFS möchte begründen, warum sie der Beurteilung des sicheren Flugbetriebs im Gutachten M21 (Flugsicherheitsgutachten der GfL), das von einem unabhängigen Flugbetrieb der beiden Pisten ausgeht unter Annahme von Abflugrouten ohne die anfängliche Divergenz von mindestens 15°, nicht folgen kann.

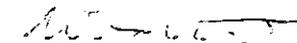
#### **Begründung:**

Die Planfeststellungsbehörde beruft sich im Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt „Parallelbetrieb“ unter Nr. 7.1.2.1 auf Seite 409 ff auf das Flugsicherheitsgutachten der GfL. Dort wird auf Seite 16 in Abb.1 gezeigt, dass die parallelen Abflugrouten wie bei der Lärmberechnung auch der Sicherheitsberechnung zu Grunde liegen. Die Autoren berechnen im Gutachten als Maß für die Flugsicherheit einen Index „LEVEL OF SAFETY“ (LOS), wobei sie sich bei der Methodik auf die ICAO RGCSF Working Group berufen. Auf Seite 410 oben führt die Planfeststellungsbehörde aus:

Der dem beantragten Ausbauprojekt zugrunde liegende Achsabstand von 1.900 m ermöglicht einen sicheren unabhängigen Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln auf den beiden Start- und Landebahnen. Die von der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung bR (GfL) im Auftrag der Träger des Vorhabens durchgeführten Berechnungen belegen, dass das durch den sog. „Level of Safety“ beschriebene Sicherheitsniveau des zukünftigen Bahnsystems trotz der deutlich höheren Zahl von Flugbewegungen im Vergleich zum Bahnsystem des bestehenden Flughafens zunehmen wird. Auch seitens des Flugsicherungsunternehmens wurden keine Bedenken gegen die Konfiguration des beantragten Start- und Landebahnsystems geäußert.

Die DFS wurde am Anhörungsverfahren beteiligt, hatte dabei aber keine Bedenken gegen diesen Nachweis eines sicheren Flugbetriebs im Gutachten M21 angemeldet. Ich hatte mich damals kritisch mit dem Gutachten M21 auseinandergesetzt und meine Bedenken eingewandt, wurde aber als Nichtfachmann (nur Physiker) von der Planfeststellungsbehörde nicht ernst genommen. Hier wäre eine Mitarbeit der DFS im Anhörungsverfahren hilfreich gewesen.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Wolf Carius