

8 Gründe für die „Route 8“ A u ß e n ‘ r u m s t a t t o b e n d r ü b e r !

Für den Start von der Nordbahn in Richtung Westen vom Flughafen BER hat die Fluglärmkommission (FLK) am 9. Mai 2011 mit großer Mehrheit (22 Stimmen der betroffenen brandenburgischen Städte und Gemeinden und Berliner Bezirke) Folgendes empfohlen:

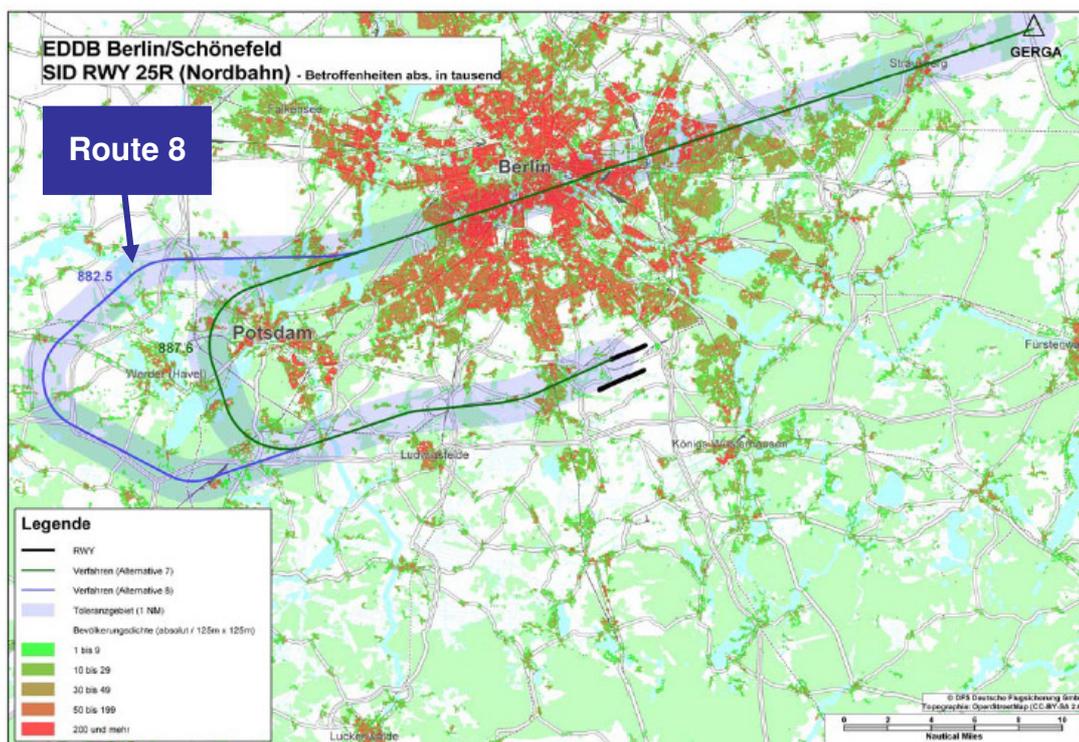
- Zwingender Geradeausflug entlang der Autobahn A10 bis zu den Autobahndreiecken Potsdam und Werder (Vorzugsvariante „Route 8“).
- Flugzeuge erhalten erst ab einer Höhe von 10.000 Fuß (3.048 m) die Erlaubnis, von der vorgegebenen Flugroute abzuweichen.

Bei Umsetzung dieser Empfehlung würden unter anderem Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow, Potsdam, Werder und der Berliner Südwesten nicht überflogen werden.

Dieses Votum der FLK, der die Politiker in den vergangenen Monaten eine entscheidende Rolle bei der Festlegung der Flugrouten beigemessen hatten, wurde vom Berliner Niederlassungsleiter der Deutschen Flugsicherung (DFS) in einer ersten Reaktion unmittelbar nach der Sitzung als nicht umsetzbar bezeichnet.

Dabei gibt es 8 überzeugende Gründe für die „Route 8“:

1. Die „**Route 8**“ wurde von der Fluglärmkommission am 09.05.2011 mit großer Mehrheit als Vorzugsvariante beschlossen.
2. Die „**Route 8**“ ist sicher, ansonsten hätte die DFS sie nicht selbst in der 73. Sitzung der FLK am 14.03.2011 vorgeschlagen.
3. Die „**Route 8**“ kann z.B. bei vertikaler Optimierung von Startverfahren (früher und steiler starten)¹ geordnet und flüssig geflogen werden.
4. Die „**Route 8**“ erhält nach dem von der DFS verwendeten und den Gerichten anerkannten Bewertungsverfahren (NIROS) die beste Bewertung, d.h. diese Route erzeugt die geringste Lärmbetroffenheit in der Bevölkerung. Der Vorschlag, zur Lärmreduzierung um die Region Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow und Potsdam herum zu fliegen, wurde vom brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck auf der Demonstration gegen neue Flugrouten in Stahnsdorf am 20.11.2010 angekündigt („... um die Region ... und die Landeshauptstadt herum“)².
5. Die „**Route 8**“ vermeidet das Überfliegen des Forschungsreaktors BER II des Helmholtz-Zentrums in Berlin-Wannsee.
6. Die „**Route 8**“ ist wirtschaftlich zumutbar, weil ein Umweg von max. 28 nautischen Meilen und eine ca. 4 Minuten längere Flugzeit für Ziele im Osten, z.B. Peking (Flugzeit 10 Stunden, Entfernung 3.980 nautische Meilen) unwesentlich ins Gewicht fallen.
7. Die „**Route 8**“ führt zwar zu einem unbedeutend höheren Kerosinverbrauch – aber sowohl das Umweltbundesamt (UBA) als auch die Gerichte bewerten den Lärmschutz der Bevölkerung höher, als einen damit eventuell verbundenen zusätzlichen CO₂-Ausstoß.
8. Die „**Route 8**“ entfaltet ihre volle Lärmschutzwirkung erst in Verbindung mit dem Verbot des Abweichens von der Flugroute unterhalb einer Höhe von 10.000 Fuß. Sollte dies einen Einsatz von zusätzlichen Fluglotsen erfordern, ist dies vom brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck³ ausdrücklich zugesagt worden.



Quelle: Deutsche Flugsicherung GmbH, Präsentation zur 73. Sitzung der Fluglärmkommission, 14.03.2011

Im Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 sind für das Jahr 2023 329.000 Flugbewegungen und für die Endstufe 355.050 Flugbewegungen pro Jahr prognostiziert worden. Für das Jahr 2012 werden lediglich 235.000 Flugbewegungen erwartet. Die aktuelle Flugroutenfestlegung hat sich an der Prognose für die nächsten Jahre zu orientieren – nicht aber an dem 2004 im Planfeststellungsbeschluss festgehaltenen Endausbauszenario.

Die Flugrouten können an dem zu erwartenden Bedarf in zeitlichen Etappen angepasst werden. Darin liegt der Unterschied zu einer Straßenplanung: Der prognostizierte Bedarf bei einer Straßenplanung bestimmt die Linienführung der Straße und den Umfang der Straßenbaumaßnahme bereits im Planungsstadium abschließend und dauerhaft.

Sprecherrat

Bürgerinitiative

„Stahnsdorf gegen Fluglärm“

www.fluglaermBER.de

E-Mail: stahnsdorfgegenfluglaerm@web.de

¹ „Bei der vertikalen Optimierung von Startverfahren (eine Art Tempolimit für die Flugzeuge beim Start) sollen die Flugzeuge eine maximale Geschwindigkeit unmittelbar nach dem Start nicht überschreiten und die überschüssige Energie stärker in Höhengewinnung umsetzen. Dadurch steigen die Maschinen schneller und verursachen in den flughafennahen Gemeinden weniger Lärm“, (Auszug aus einem Schreiben des BMVBS an die BI Stahnsdorf gegen Fluglärm vom 11.05.2011).

² Nachzuhören unter: <http://www.fluglaermber.de/presse/audio/20112010-reden-der-demo-in-stahnsdorf.php>, Fundstelle ab Minute 7:45.

³ Zusage des brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck in seiner Rede auf der Demonstration gegen neue Flugrouten in Stahnsdorf am 20.11.2010.
Nachzuhören unter: <http://www.fluglaermber.de/presse/audio/20112010-reden-der-demo-in-stahnsdorf.php>, Fundstelle ab Minute 10:00.