

Berlin, 09. September 2011

Die Mitglieder der Fluglärmkommission mögen beschließen:

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung wird aufgefordert, nachfolgenden Vorschlag zur Routenregelung in die derzeit stattfindenden Abwägungen zur Festlegung von Abflugrouten des Flughafens BER aufzunehmen.

Vorschlag Prof. Dr. Niels Korte, der CDU Treptow-Köpenick, der Friedrichshagener Bürgerinitiative und des Verkehrspiloten Sascha Schönrock für eine Regelung der Abflugrouten im Berliner Südosten

Ziel dieses Vorschlags ist es, eine Nettoentlastung vom Fluglärm für die Anwohner in Berlin und Brandenburg zu erreichen, Doppelbelastung durch An- und Abflug zu vermeiden, die Flugsicherheit zu gewährleisten und ein alltagstaugliches Flugregime zu ermöglichen.

Die Unterstützer dieses Vorschlags eint die Überzeugung, dass gemessen an diesem Ziel die in der Fluglärmkommission geprüften Alternativen 21 bis 25 die denkbar schlechtesten Ergebnisse erzielen.

Hiervon ausgehend schlagen wir folgende Routenregelung für den Abflug vor:

Routenbeschreibung:

Flugzeuge mit der **Betriebsrichtung 07L** werden auf dieser Abflugroute gerade bis zur Nordspitze Karolinenhofs geführt. Danach drehen sie in Richtung zwischen den Siedlungsgebieten **Gosen** und **Wernsdorf** ab, fliegen zu einem Auffächerungspunkt an der **Wernsdorfer Brücke** über dem Oder-Spree-Kanal. An diesem Punkt müssen die Maschinen eine Höhe von 5000 ft erreichen. Dies wird mit einem verpflichtenden Steiggradienten und einer Geschwindigkeitsbeschränkung für diese Abflugroute sichergestellt. An dem Punkt Wernsdorfer Brücke kann eine Auffächerung nach **DEMSI, ZIESA, GERGA** und **TUVAK** erfolgen.

Dieser Vorschlag basiert auf der Bereitschaft der DFS, die bislang geplanten täglich insgesamt 11 von der Südbahn startenden Maschinen in **Abflugrichtung 07R** nunmehr von der Nordbahn auf der oben beschriebenen Route Richtung Osten starten und nur die vorgenannten nördlichen Zielpunkte, nicht aber den südlicheren Zielpunkt **GORIG** anfliegen zu lassen.

Diese 11 Luftfahrzeuge werden wie folgt aufgeteilt: Die 5 Jets mit ehem. Ziel LUDDI werden über die vorgeschlagene Hauptroute nach ZIESA geleitet. Die 4 Jets mit ehem. Ziel GORIG werden über GERGA nach SLUBICE angebunden. Die 2 Propellermaschinen mit ehem. Ziel JUBOG werden, soweit technisch möglich und vom Betriebsablauf her sinnvoll, ebenso wie die beiden bereits jetzt von der Nordbahn Richtung DEMSI vorgesehenen Propellermaschinen über die Müggelseeroute als reine Prop-Route nach DEMSI, ansonsten über TUVAK geleitet. Die Jetroute von der Südbahn nach GORIG (ca. 107 Luftfahrzeuge) bleibt bestehen.

Angesichts der geringen Anzahl von bis zu elf Maschinen täglich wären die entstehenden Umwege begrenzt und wirtschaftlich zumutbar.

Die Unterstützer dieses Vorschlags erwarten in Anbetracht des damit verbundenen Umwegs keine darüber hinausgehende Verlagerung von Flügen auf die Nordbahn und gehen davon aus, dass die von der DFS bisher angenommene prozentuale Bahnbelegung auf Nord- und Südbahn weiterhin Bestand hat.

Ebenso erwarten Sie keine Überschneidungen mit dem Sicherheitsbereich der Flugroute der geplanten täglich insgesamt 107 von der Südbahn startenden, südlich abkurvenden und dann zwischen Zeuthen und Königs Wusterhausen ostwärts Richtung **GORIG** geführten Maschinen. Denn erstens ist der seitliche Abstand zur oben neu vorgeschlagenen Route erheblich höher als der Abstand zwischen den bisher von der DFS geplanten Flugrouten von Nord- und Südbahn und eröffnet daher, auch unter Berücksichtigung der Kurvenradien, einen ausreichenden Sicherheitsbereich. Zweitens beurteilte die DFS selbst in Ihrer Analyse der Alternativen zur Betriebsrichtung 7 vom 09.05.2011, Folie 18, die ähnlich geführte Flugroute in der Alternative 14 (07L) in Verbindung mit Alternative 5 (07R) als vollständig geeignet im Hinblick auf Sicherheit, Kapazität und betriebliche Anforderungen, was entsprechend auch für die oben neu vorgeschlagene Route in Verbindung mit Alternative 5 (07R) zutreffen muss.

Die Friedrichshagener Bürgerinitiative als Unterstützerin dieser oben beschriebenen Flugroute kann sich auch vorstellen, dass diese Route so oder auch über die Gosener Wiesen (entsprechend der bereits geprüften Kombination der Alternativen 14 und 5 vom 09.05.2011, s.o.) bis zum **Auffächerungspunkt Anschlussstelle Freienbrink** auf der A10 als nördlichem Rand verläuft. Dieser Punkt ist ca. 10 NM vom Flughafen entfernt und ermöglicht durch die Festlegung eines verbindlichen Steiggradienten von 8 % (entspr. 500 ft pro nautische Meile) erst hier zum Schutz von Erkner eine Auffächerung oberhalb von 5.000 ft.

Höhe der Richtungsfreigabe

Zusätzlich zu der oben beschriebenen Flugroute ist sicherzustellen, dass die Stadtgebiete von Berlin, Erkner, Schöneiche und Woltersdorf nicht unter 8000 ft überflogen werden.

Alternativroute

Maschinen von der Nordbahn in Betriebsrichtung 07 startend, die mit Zielrichtung DEMSI, ZIESA, GERGA und TUVAK die Mindesthöhe von 8000 ft vor dem Überfliegen der genannten Stadtgebiete nicht erreichen, können über eine Alternativroute von der Wernsdorfer Brücke bis zum Schnittpunkt Ostring A10/Oder-Spree-Kanal und von dort zu den obergeordneten Zielpunkten geleitet werden.

Die Unterstützer denken, dass mit diesem Vorschlag im Vergleich mit den in der Fluglärnkommision geprüften Alternativen 21 bis 25 eine Reduzierung der Betroffenenzahl insbesondere im Bereich der starkbetroffenen Gebiete erreicht wird.