

Zeuthen, den 26. November 2010

## An die Mitglieder der Fluglärmkommission Flughafen Berlin-Schönefeld

### Antrag auf Ergänzung der Beschlussvorlage Nr. 14/2010 von Dr. Wolf Carius

Die Mitglieder der Fluglärmkommission mögen die Ergänzung o.g. Beschlussvorlage beschließen:

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wird aufgefordert, neben der Begründung der Nichtbeachtung des in der o.g. Beschlussvorlage angegebenen Gutachtens der GfL auch die konkrete Prüfung eines darauf aufbauenden Abflugverfahrens durchzuführen.

Dieses Abflugverfahren berücksichtigt die Entfernung der Startbahnen zueinander, die bei unabhängigem Betrieb parallele Startrouten und ein deutlich späteres Abknicken der Startrouten voneinander erlaubt. Dieses Abflugverfahren würde in Anlehnung an die bestehende Ausnahmeregelung am Flughafen München eine Divergenz der Flugrouten erst in einer Entfernung erfordern, die keine wesentliche Änderung der dem Planfeststellungsbeschluss zu Grunde liegenden Lärmschutzzonen erfordert.

Detaillierte Erläuterung: Die gültigen Normen und Richtlinien wurden recherchiert und geben einen Mindestabstand für gleichzeitige parallele Starts von lediglich 760m. Aus diesem Abstand in Verbindung mit der 15deg Divergenz resultiert zwangsläufig ein Mindestabstand der Abflugrouten. Da die Bahnen jedoch real einen größeren Abstand von 1900m haben, ergibt sich hieraus ein zusätzlicher Spielraum für eine spätere Abkurvung bei gleichem Sicherheitsabstand der Routen.

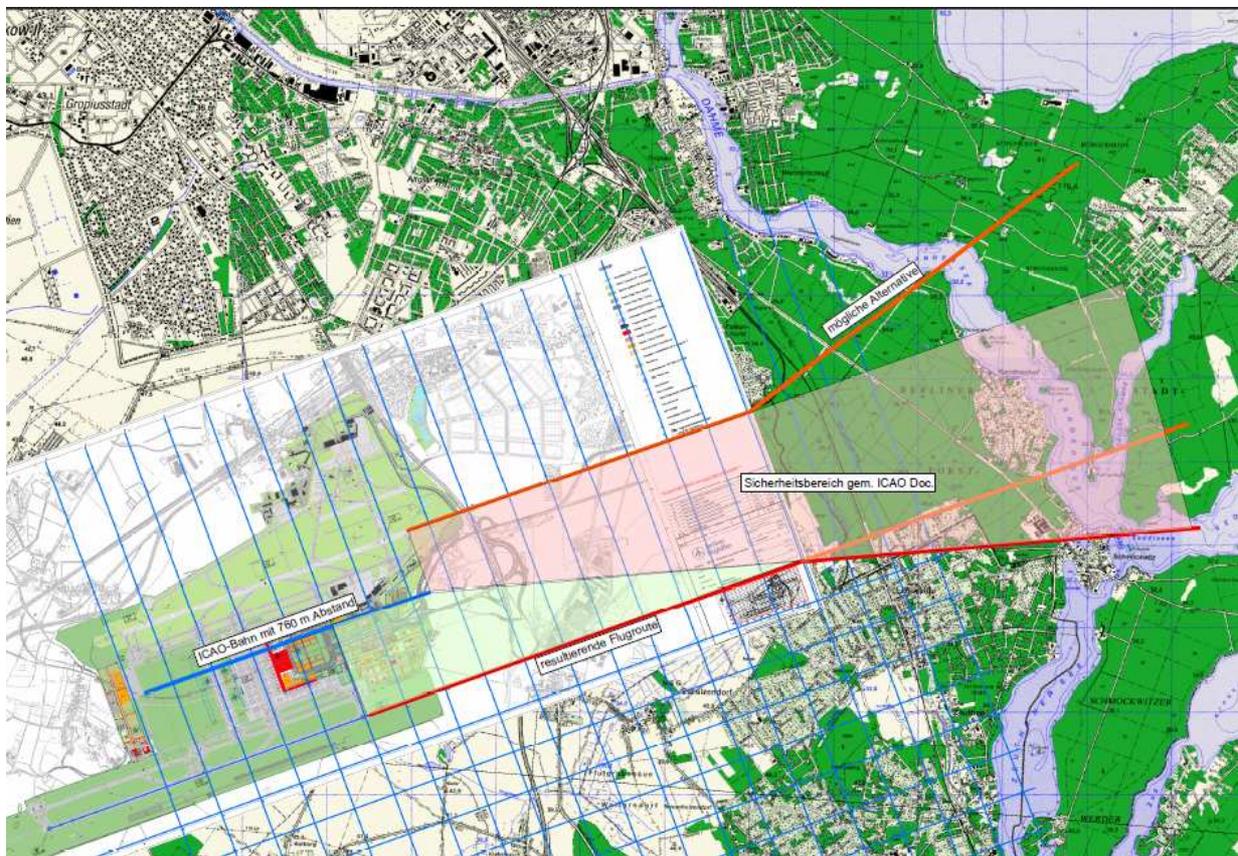


Bild 1 – geometrische Abbildung der ICAO Standards - Eine Divergenz ist nach Nord und Süd möglich.. Eine Divergenz nach Norden wurde bereits im Gutachen von Dr. Fuld (Antrag 02/2010 an die Fluglärmkommission) vorgeschlagen.

Die Plausibilität dieses Lösungsansatzes wurde durch Bild 1 geometrisch nachgewiesen. Hierzu wurde der Flughafenplan in eine topografische Karte eingebettet und mit einem Raster von 500m Linien belegt. Folgende Dokumente sind als Referenz für die getroffenen Annahmen herangezogen worden: PANS-ATM (ICAO Doc 4444), PANS-OPS (Doc 8186), Manual of Simultaneous Operations on Parallel or Near-Parallel Instrument Runways (Doc 9643) sowie Annex 14 to the Conventions on International Civil Aviation. Letztes Dokument nimmt auch Bezug auf mögliche angepasste Regelungen. Die praktische Umsetzung einer solchen Regelungsmöglichkeit wird z.B. für den Flughafen München im Luftfahrthandbuch für Deutschland beschrieben (Kap 1.7 Abweichungen von den ICAO-Richtlinien, -Empfehlungen und -Verfahren): *„Die gleichzeitige parallele Nutzung von Instrumenten Abflugverfahren am Verkehrsflughafen München ist zulässig, wenn ein Abflugverfahren bei spätestens 3,0 NM (bei in Startrichtung zurückversetzter Piste) bzw. 1,5 NM (bei in Startrichtung vorversetzter Piste) nach dem Pistenende eine Kurve vorsieht, die mindestens 30° von der verlängerten Abfluggrundlinie der Parallelpiste wegführt.“*

Zum Nachweis eines sicheren Betriebes ist durch die DFS unter Würdigung der zuvor genannten Grundlagen eine „Safety Study“ für das Abflugverfahren Ost anzufertigen, welche auf die Besonderheiten des Flughafens Schönefeld eingeht und trotz eines temporären unabhängigen Betriebes eine parallele Routenführung wie beschrieben ermöglicht

Sollte von den aktuellen Lärmprognosen abgewichen werden, muss bei allen Flugroutenvorschlägen eine detaillierte und fachlich fundierte Lärmprognose vorzulegen.

Begründung:

Der überraschende Routenvorschlag der DFS vom 06.09.2010, der insbesondere bei der Routenführung in Richtung Osten stark von der Planfeststellung abweicht, führt zu einer flächigen Verlärmung der östlichen Anrainergemeinden, welche zuvor gar nicht von Fluglärmmzonen betroffen waren. Dies gilt um so mehr, da durch den Routenvorschlag vom 06.09. mind. 6 Kindereinrichtungen direkt überflogen werden würden. Diese zusätzliche Lärmbelastung ist weder hinnehmbar noch notwendig.