

## Änderungsantrag zu Antrag Nr. 06/2010 FLK SXF des MUGV

Der Antrag Nr. 06/2010 des Brandenburger Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (MUGV) zur Optimierung der Abflugrouten für Abflüge bei Westwindwetterlage von der Nord- und Südbahn des Flughafens BBI Schönefeld möge zwecks Konkretisierung, Präzisierung und Nachvollziehbarkeit wie folgt geändert werden:

Die Mitglieder der Fluglärmkommission mögen beschließen:

1. Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wird aufgefordert, eine Flugroutenplanung für die Nord- und Südbahn des Flughafens BBI Schönefeld bei Westwindwetterlage vorzulegen, die den Flugrouten-Grobplanungen aus dem Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 entsprechen (ausschließliche Geradeausstarts von beiden Bahnen).
2. Für den Fall, dass die in Ziffer 1 beschriebene Flugroutenplanung nicht möglich sein sollte, wird die DFS hilfsweise aufgefordert, eine ausführliche schriftliche Begründung für die Nicht-Realisierbarkeit dieser Flugrouten zu erstellen. Sie wird ersucht, insbesondere detailliert darzulegen, in welchem Maße die Kriterien Sicherheit, Fliegbarkeit, ICAO-Richtlinien, Lärmschutz und Wirtschaftlichkeit dabei ursächlich sind. Des Weiteren wird sie ersucht, der Fluglärmkommission Auskunft zu erteilen, weshalb die Gründe, die zur möglichen Nicht-Realisierbarkeit der ursprünglichen Flugroutenplanung führen, nicht bereits im Planfeststellungsbeschluss Berücksichtigung fanden, insbesondere ob diese Gründe während des Planfeststellungsverfahrens bereits bekannt oder nicht bekannt waren.
3. Für den Fall, dass die in Ziffer 1 beschriebene Flugroutenplanung nicht möglich sein sollte, wird die DFS außerdem hilfsweise aufgefordert, eine Flugroutenplanung für die Abflüge vom Flughafen BBI Schönefeld bei Westwindwetterlage nach folgenden Maßgaben vorzulegen:
  - a) Alle Abflüge von der Nordbahn werden auf kürzest möglichem Wege, jedoch möglichst unter Vermeidung des Überflugs dicht besiedelter Gebiete, gebündelt (siehe unten, 3c) zum Autobahndreieck Potsdam (Kreuzung A10/A9, ca. 3 Kilometer südwestlich des Schwielowsees) geführt. Von dort erfolgt die Auffächerung der Flugrouten Richtung Westen, Norden und Osten, wobei die Nord-Route westlich von Potsdam vorbeigeführt wird, die Ost-Route zunächst westlich von Potsdam und dann nördlich von Potsdam und Groß Glienicke, jeweils unter Vermeidung eines Überflugs der zum Unesco-Welterbe zählenden Kultur- und Naturlandschaft.
  - b) Alle Abflüge von der Südbahn werden zwischen Ludwigsfelde und Rangsdorf gebündelt (siehe unten, 3c) bis südlich des Berliner Rings (A10) geführt, und zwar in jeweils größtmöglicher Distanz zu den vorgenannten Orten sowie möglichst unter Vermeidung des Überflugs dicht besiedelter Wohngebiete sowie angrenzender Erholungs- und Naturschutzgebiete. Von dort erfolgt die Auffächerung der Flugrouten in verschiedene Richtungen, ebenfalls möglichst unter Vermeidung des Überflugs dicht besiedelter Wohngebiete.

- c) Für alle Flugrouten gilt, dass Abweichungen von den SID (Standard Instrument Departure) Routes erst ab einer Höhe von 10.000 Fuß (Flight Level 100) zulässig sind, jedoch frühestens nach 40 Kilometer Flugstrecke auf den festgelegten Flugrouten.

Begründung:

Zu 1.: Die Flugrouten gemäß der Grobplanung der Flugrouten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens wurden in den letzten Jahren vielfach kommuniziert, insbesondere auch von der Flughafenbetreibergesellschaft, deren Gesellschafter der Bund und die Länder Brandenburg und Berlin sind. Auf der Grundlage dieser vielfach kommunizierten Flugrouten haben viele Menschen wichtige Lebensentscheidungen getroffen wie z.B. die Auswahl ihres Wohnortes und den Erwerb von Immobilien. Auch landesplanerische und infrastrukturelle Maßnahmen der letzten Jahre wurden entscheidend beeinflusst von diesen Grobplanungen. Aus Gründen des Vertrauensschutzes und des Bestrebens, insgesamt möglichst wenige Menschen mit Fluglärm zu belasten, müssen die Grobplanungen der Flugrouten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Grundlage aller weiteren Flugroutenplanungen sein.

Zu 2.: Falls von den Grobplanungen der Flugrouten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens abgewichen werden muss, bedarf dies einer ausführlichen Erklärung dafür, warum das, was jahrelang kommuniziert wurde, nun auf einmal nicht mehr gelten soll.

Zu 3.: Sollten die unter 1. spezifizierten Flugrouten nicht realisierbar sein, sollte angestrebt werden, auf der Grundlage der Flugrouten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens neue Flugrouten zu ermitteln, die allen Sicherheitsanforderungen entsprechen und gleichzeitig die Anzahl der von Fluglärm Betroffenen gegenüber den Flugrouten im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erhöht, sondern nach Möglichkeit sogar verringert. Als von Fluglärm Betroffene sollen in diesem Abwägungsprozess all diejenigen berücksichtigt werden, die mit Überflügen in unter 10,000 Fuß (bzw. 3000 m) zu rechnen hätten.