Flugroutenmanifest der Bürgerinitiative „Weg mit Flugrouten über Kleinmachnow“

Stellt Euch vor, am 23.1.2011 ist Demo in Schönefeld, und keiner geht hin.

Dann kommt Schönefeld bald schon zu Euch – auf geknickten Routen.

(frei nach Carl Sandburg)

Der 6. September 2010 hat mit den abknickenden Flugrouten vom künftigen Großflughafen Berlin Brandenburg International in Schönefeld für hunderttausende Brandenburger und Berliner die Welt verändert. Lärm und Abgase von jährlich bald 560.000 Flugzeugen über ihren Köpfen, heißt die neue Bedrohung - auch für Kleinmachnow.

Zigtausende andere Mitbürger hatten den Schock schon früher erlebt, als nach ihrem langem Kampf der „unmenschliche Standort“ (Manfred Stolpe) des neuen Hauptstadtflughafens im Jahre 2004 planfestgestellt und 2006 vom Bundesverwaltungsgericht bestätigt wurde.

Ist Fluglärm denn schlimm?

Der Einfluss von Fluglärm, insbesondere von nächtlichem Fluglärm auf das Erkrankungsrisiko von Erkrankungen des Herzens und des Kreislaufs und von psychischen Erkrankungen ist dramatisch. Dies bestätigt die gerade abgeschlossene, größte jemals zu diesem Thema durchgeführte Studie. Die Ergebnisse aus der untersuchten Region rund um den Flughafen Köln-Bonn zeigen für Herz- und Kreislauferkrankungen einen linearen Anstieg des Erkrankungsrisikos bei Frauen und Männern von niedrigen Dauerschallpegeln an (40 dB(A) bei allen Zeitfenstern), von 35,25 dB(A) an für den 24-Stunden-Dauerschallpegel. Bei Frauen sind auch die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht, vor allem im Zeitfenster für nächtlichen Fluglärm. Bekannt ist längst auch, dass das Brustkrebsrisiko drastisch steigt, dass Kinder in ihrer Lern- und Aufnahmefähigkeit dauerhaft beeinträchtigt werden. Fluglärm ist schlimm. Fluglärm nervt. Fluglärm macht krank. Die sozialen Kosten des Lärms stehen in keinem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Einschränkungen an einem Flughafen, die der notwendige Schutz des Menschen vor Fluglärm erzwingt.

Was ist am 6. September passiert?

Die Deutsche Flugsicherung GmbH, seit 1993 organisationsprivatisiertes 100%iges Bundesunternehmen, hat Flugrouten präsentiert, mit denen der Megaairport am 3. Juni 2012 in Betrieb gehen soll. Mit einem Spreizungswinkel beim Start von beiden parallelen Bahnen um fast 50 °!

Was war 2004 planfestgestellt worden?

Ein Airport, dessen Betriebssystem schnurgerade Abflugrouten zugrunde liegen. Auf der Basis dieser geraden An- und Abflugrouten wurden die Tag- und Nachtschutzgebiete der am schwersten betroffenen Region von Müggelheim bis Ludwigsfelde definiert und mit der Planfeststellungsgenehmigung festgezurrt, Umsiedlungen – unzureichend nur – verfügt und passiver Lärmschutz – eher kleinlich als angemessen – installiert.

Warum nun abknickende Routen?

Es gibt Jahrzehnte alte Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) – bislang nur den Insidern der Planfeststellungsbehörden und der Luftverkehrswirtschaft bekannt. Deutschland ist Mitglied dieser Organisation der Vereinten Nationen. Die Europäische Union auch. Die ICAO-Regeln verpflichten Flughafenbetreiber, Flugsicherung und Luftfahrtunternehmen, dass sich zwei Flugzeuge bei gleichzeitigem Start von zwei parallelen Starbahnen unmittelbar nach dem Abheben um mindestens 15° voneinander entfernen.

Geht es auch anders?

Flugzeuge müssen nicht unabhängig parallel starten. Die Piloten können von der Flugsicherung auch abhängig voneinander die Startfreigabe erhalten. Auch ist es gängige Praxis selbst auf großen und größten Flughäfen, dass bei einem Zweibahnsystem nur eine Bahn zum Starten und die andere zum Landen genutzt wird.

In Berlin Schönefeld besteht der staatliche Betreiber (37 % Brandenburg, 37 % Berlin, 26 % Bund) aber darauf, dass abknickend und unabhängig von den parallelen Bahnen geflogen wird.

Warum aber werden in Schönefeld aus 15° (für einen nicht notwendigen unabhängigen Betrieb) 50°?

Ganz einfach: Mit den geknickten Routen soll das vom Bundesverwaltungsgericht angeordnete Nachtflugverbot zum Schutz der grausam betroffenen Gemeinde Blankenfelde gekippt werden. Abknickend geflogen, kommt man gerade so weit an Blankenfelde vorbei, dass die höchstrichterliche Schutzvorgabe „umflogen“ wird. Erleichterung bringt das für die betroffenen Menschen nicht. Denn die geknickten Routen bringen kaum marginale Lärmentlastung am Tag. Mit der Aushebelung des Nachtflugverbots donnert es künftig auch in der Nacht. Lärm und Abgase rund um die Uhr. Und gelandet wird sowieso auch bei abknickenden Starts immer noch geradeaus.

Was also muss geschehen?

Als erstes zurück zu den ursprünglichen Geradeaus-Flugrouten, die der Planfeststellungsgenehmigung zugrunde liegen. Das fordert

seit Beginn der neuen Flugroutendiskussion auch der Bundesminister für Verkehr, Dr. Peter Ramsauer. Er ist als Minister übrigens der Chef des ihm unterstellten Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung, das die Rechtsverordnungen für die Flugverfahren erlässt. Und er ist somit auch der Chef der Flugsicherung, denn diese ist ein Bundesunternehmen in seinem Verantwortungsbereich. Er kann anweisen, was er zu Recht fordert.

Wie kommt man zu den alten Routen zurück?

Kleinmachnow klagt beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig. Der Verdacht hat sich erhärtet: Es gibt ein übles Flugroutenkomplott. Der Chef der Flughafenprojektgesellschaft hat 1998 auf den Bundesminister für Verkehr eingewirkt, dass dieser auf die Deutsche Flugsicherung einwirkt, für das geplante BBI-Schönefeld-Betriebssystem mit unabhängigen Parallelstarts nicht auf dem Erfordernis des Abknickens zu bestehen. Das Planfeststellungsverfahren sollte durch neue Betroffenheiten nicht verzögert werden. Deshalb musste man diese verschweigen. Und die Flugsicherung ist solchem Wunsch tatsächlich gefolgt. Arglistige Täuschung heißt deshalb die Klagebegründung vor dem höchsten deutschen Gericht. Der Planfeststellungsbeschluss ist vor diesem Hintergrund von Anfang an rechtswidrig und muss aufgehoben werden.

Gibt es einen zusätzlichen Weg?

Ja, den zur Demo nach Schönefeld. Lichtenrade, Stahnsdorf, Teltow, Rangsdorf, Zeuthen, Jühnsdorf, Wernsdorf, Michendorf, Steglitz, Zehlendorf, Werder, Nuthetal, Schwielowsee, Potsdam, Wannsee, Nikolassee, Kleinmachnow usw. usw. haben lange genug auf ihren Marktplätzen und Straßen demonstriert und ihren Protest ins Land gerufen.

Jetzt geht es nach Schönefeld, dorthin wo der Lärm herkommt.

Vertrauen in die Politik?

Die Politik muss es sich zurückverdienen!

Seit fünf Monaten gehen die Menschen in Brandenburg und Berlin auf die Straße und fordern „Zurück zu den alten Flugrouten“. Geschehen ist aber nichts. Verantwortung wird nicht wahrgenommen, sondern auf ein dazu untaugliches Gremium abgeschoben: Die Fluglärmkommission Schönefeld. Deren Vorsitzende ist die Leiterin der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung von Berlin und Brandenburg. Deren Chefs sind die Regierungschefs von Berlin und Brandenburg. Sie sitzen als Flughafeneigentümer im Flughafenaufsichtsrat. In der Fluglärmkommission haben der Flughafen, die Luftwaffe, alle Fluggesellschaften und die Kommunen, die sich von abknickenden Routen vage Vorteile für ihre Lärmbilanz versprechen, die Mehrheit. Deswegen tagt der Club auch weiterhin unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Auch das ist ein Skandal.

Wir fordern:

Herr Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, ordnen Sie an,
dass die der Planfeststellung zugrunde gelegten BBI-Geradeaus-Routen gelten.

Herr Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, ordnen Sie an,
dass intelligente Lösungen bei den Flugverfahren entwickelt werden, die die am schwersten betroffene Region von Müggelheim bis Ludwigsfelde wirksam entlasten, ohne neue Betroffenheiten in anderen Regionen und Gemeinden zu schaffen. Machen Sie die FLK öffentlich.

Herr Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, setzen Sie gemeinsam mit Ihren Miteigentümern Berlin und Brandenburg durch,
dass am künftigen Flughafen Berlin Brandenburg International ein absolutes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr angeordnet wird. Alles andere wäre bei diesem stadtnahen Flughafen unmenschlich.

Herr Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer, Sie haben es in der Hand,
mit der verbrieften und dauerhaften Rückkehr zu den ursprünglichen Geradeaus-Routen den Klagen beim Bundesverwaltungsgericht den Boden zu entziehen.
Haben die Klagen jedoch Erfolg, muss für den BBI ein neuer Standort gesucht werden. Das hätten die zu verantworten, die das Planfeststellungsverfahren manipulieren wollten.

V.i.S.d.P.: Michael Lippoldt, 03320370260, www.wegmitflugrouten-kleinmachnow.de

REGION GEGEN FLUGROUTEN

Ihre familienfreundliche Gemeinde

Kleinmachnow

www.wegmitflugrouten-kleinmachnow.de