



Eine Region wehrt sich.

Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf

Agenda

- Aktivitäten seit dem letzten Bürgerforum
- Erzielte Ergebnisse
- Bericht aus der Fluglärmkommission



Eine Region wehrt sich.

Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf

Aktivitäten seit dem 5. April 2011

- Politische Gesprächstermine
 - am 14. April 2011 mit StS Bretschneider
 - am 19. April 2011 mit MdB/PStS Reiche
 - am 5. Mai 2011 mit Stellv. Ministerpräsident/Finanzminister Markow
 - am 10. Mai 2011 mit Herrn Seidel (Beauftragter des MP i.S. Flugrouten) in der Staatskanzlei
 - Persönliche Übergabe eines Briefes der BI an Bundesminister Ramsauer
- Intensive Zusammenarbeit mit Teltow, Kleinmachnow und Berlin
 - jeweils vor den Sitzungen der FLK Treffen mit anderen Mitgliedern und Verabredung einheitlichen Abstimmungsverhaltens (11.04., 9.05. und 23.05.2011)
 - Gemeinsame Presseerklärungen



Eine Region wehrt sich.

Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf

Aktivitäten seit dem 5. April 2011

- Teilnahme an den Sitzungen der FLK
- Vielfältige Aktivitäten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit
 - Vorbereitung von Fragen an alle Abgeordneten und für die Presse zur Nachtflug-Anhörung im Brandenburgischen Landtag
 - Vortrag in der Stadtverordnetenversammlung Potsdam gemeinsam mit der BI Potsdam
 - Erste verfügbare Presseerklärung zur Einigung der FLK beim Westabflug
 - Presseerklärung „8 Gründe für Route 8“
 - Kirschblütenfest
 - Ständige Aktualisierung der website
 - Twitter Nachrichtendienst
 - Eigene Stahnsdorfer Internet-Zeitung zum Thema Flugrouten
 - Plakatierung



Eine Region wehrt sich.

Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf

Aktivitäten seit dem 5. April 2011

- Teilnahme an Demonstrationen
 - Zum Thema Nachtflug vor dem Brandenburgischen Landtag am 7. April 2011
 - „Immer wieder Sonntags“ im Flughafengebäude
 - Großdemonstrationen in Schönefeld
 - „Kapern“ der Veranstaltung am 1. Mai 2011 in Teltow
 - Vorbereitung Demo in Berlin am 31. Mai 2011
- Interviews mit der Presse
- Regelmäßige Sitzungen



Eine Region wehrt sich.

Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf

Ergebnisse? Ergebnisse!!!

- Auseinanderfallen von Planfeststellung und Routenfestlegung auf der politischen Agenda
- Positionierung des BVMBS dazu
- Thema ist Gegenstand von Äußerungen aller politischen Parteien in Berlin und Brandenburg
- Positionierung von Ramsauer & Merkel: für Planungssicherheit & Bürgerrechte
- Vorzugsvariante Alternative 8- danach KEINE öffentlichen politischen Äußerungen mehr, dass NOOST sein müsse
- Anflugstrecken



Eine Region wehrt sich.

Teltow - Kleinmachnow - Stahnsdorf

Bericht aus der FLK

- Regelmäßiger Vertreter der Gemeinde: Dietmar Otto

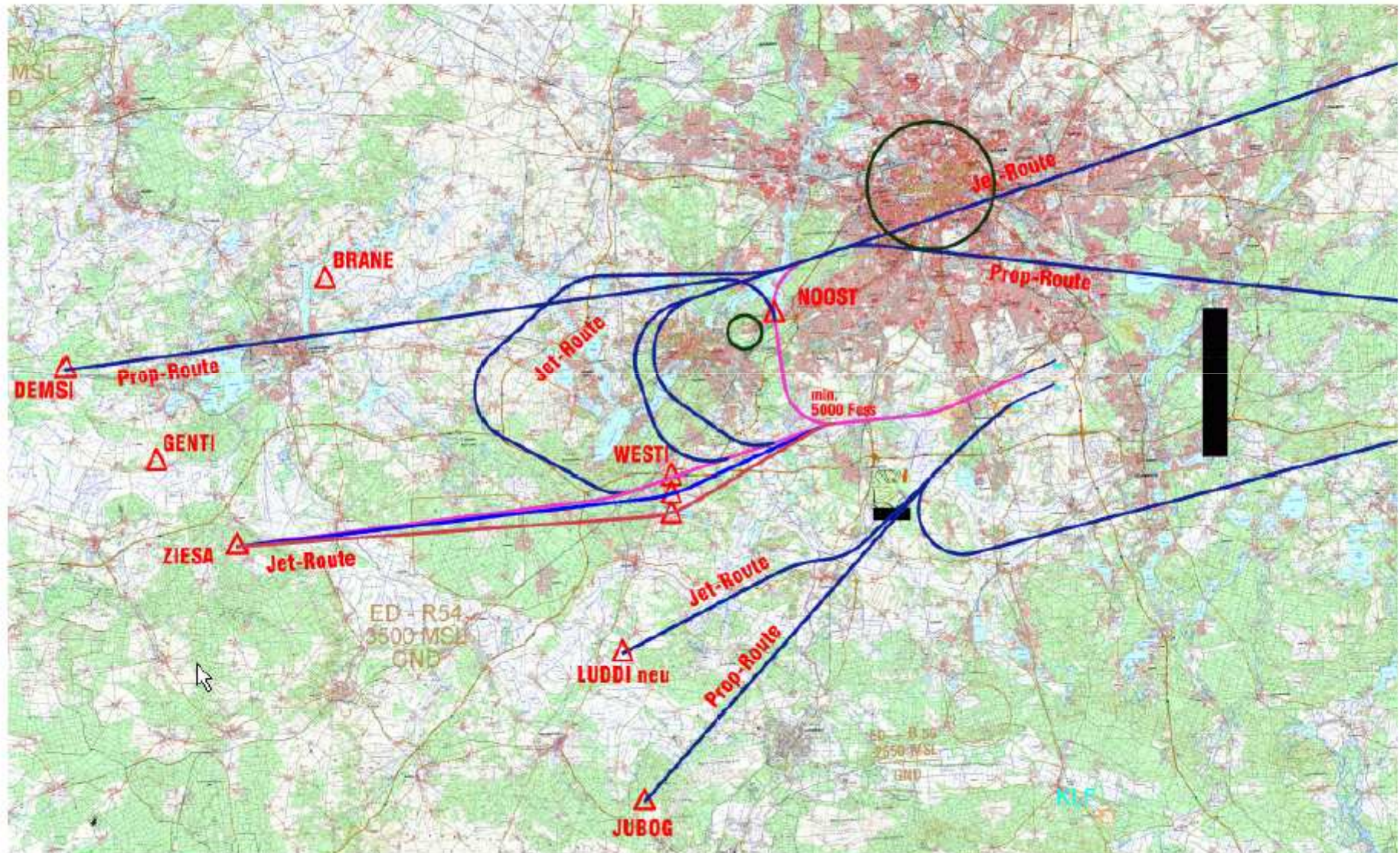
Abflugverfahren

Die DFS hat der FLK Abflugverfahren und Alternativen hierzu gemäß der Bitte der FLK in den Sitzungen vom

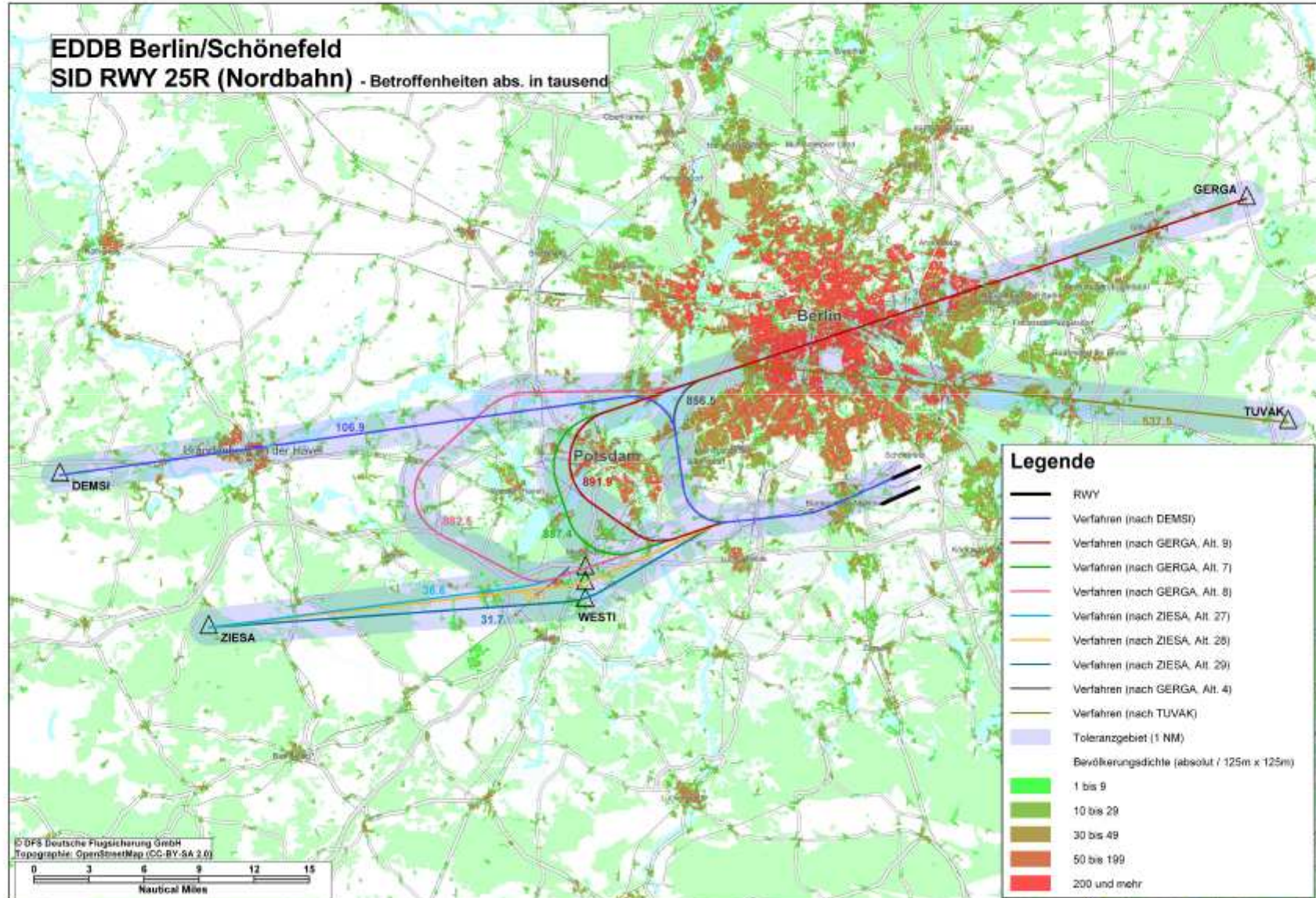
- 06.09.2010, 08.11.2010
- 17.01.2011, 14.02.2011
- 14.03.2011, 28.03.2011
- 11.04.2011, 09.05.2011 und am 23.05.2011

vorgestellt. Insgesamt wurden bis jetzt 74 Alternativen gerechnet und präsentiert.

Abflugverfahren RWY 25L/R - Übersicht



Abflugverfahren RWY 25R



Abflugverfahren RWY 25R - Analyse

Schallpegel L_{den} (Äquivalenter Dauerschallpegel, day, evening, night) in db(A)

	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	65 - 70	Gütwert	Lärmbetroffene (in Tsd.)	Flugwegl:
	Betroffene Bevölkerung in tausend Einwohner							
DEMSI (Prop)	Keine NIROS-Ergebnisse (zu geringe Anzahl an LFZ)						106.9	51 NM
BERGA - Alternative 4	22.3	10.5	8.2	0.5	-	1.50	856.5	51 NM
BERGA - Alternative 7	20.8	10.5	8.2	0.5	-	1.46	887.4	63 NM
BERGA - Alternative 8	19.6	10.5	8.2	0.5	-	1.44	882.5	78 NM
BERGA - Alternative 9	21.5	10.5	8.2	0.5	-	1.48	891.9	61 NM
IESA – Alternative 27	17.8	9.6	7.1	0.6	-	1.90	36.6	39 NM
IESA – Alternative 28	16.6	9.6	7.1	0.6	-	1.86	34.1	38 NM
IESA – Alternative 29	15.9	9.6	7.1	0.6	-	1.84	31.7	39 NM
TUVAK (Prop)	Keine NIROS-Ergebnisse (zu geringe Anzahl an LFZ)						537.5	52 NM

8 Gründe für die „Route 8“

Außen 'rum statt oben drüber!

Für den Start von der Nordbahn in Richtung Westen vom Flughafen BER hat die Fluglärnkommision (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.

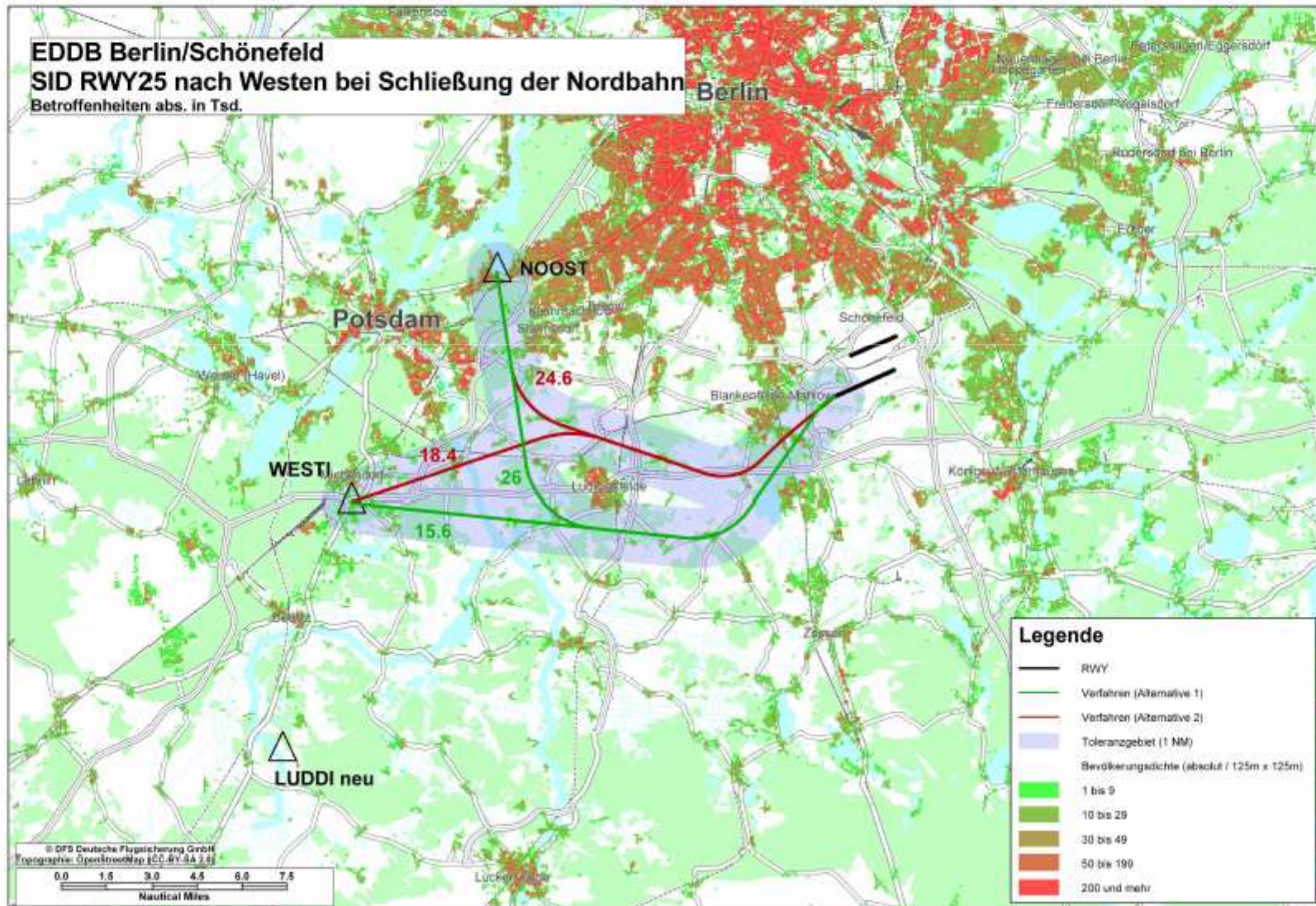
Bei Umsetzung dieser Empfehlung würden unter anderem Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow, Potsdam, Werder und der Berliner Südwesten nicht überflogen werden.

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 Fluglärnkommision 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 und vom Umweltministerium (MUGV) als Antrag in die Fluglärnkommision eingebracht.
5. Die „Route 8“ vermeidet das Überfliegen des Kern-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.

Abflugverfahren - Nutzungskonzept bei Schließung einer Bahn oder Nutzung der Südbahn RWY 25L für Nordabflüge - auf Einzelanfrage des Piloten



Abflugverfahren - Nutzungskonzept bei Schließung einer Bahn oder Nutzung der Südbahn RWY 25L für Nordabflüge - auf Einzelanfrage des Piloten

Schallpegel L_{den} (Äquivalenter Dauerschallpegel, day, evening, night) in db(A)

	40 - 45	45 - 50	50 - 55	55 - 60	60 - 65	Gütwert	Lärmbetroffene (in Tsd.)*	Flugwegl
	Betroffene Bevölkerung in tausend Einwohner							
NOOST 25L Alt. 1	20.7	8.4	2.7	0.2	-	1.04	26.0	20 N
WESTI 25L Alt. 1**	15.7	7.3	2.6	0.2	-	1.27	15.6	18 N
NOOST 25L Alt. 2	24.0	8.1	3.7	0.2	-	1.16	24.6	16 N
WESTI 25L Alt. 2**	21.0	7.3	3.5	0.3	-	1.53	18.4	18 N

* Berechnung bis Ende der Strecke.

** NIROS-Werte leicht modifiziert

Der Gütwert ist nicht das alleinige Abwägungskriterium. Die Schallpegelbereiche sind immer ergänzend zu betrachten.

Je kleiner der Gütwert desto geringer die Belastung; bei geringen Unterschieden geht die Trennschärfe verloren;

Ein absoluter Gütwertvergleich kann nur innerhalb einer Variantengruppe durchgeführt werden.

Radarführungsstrecken

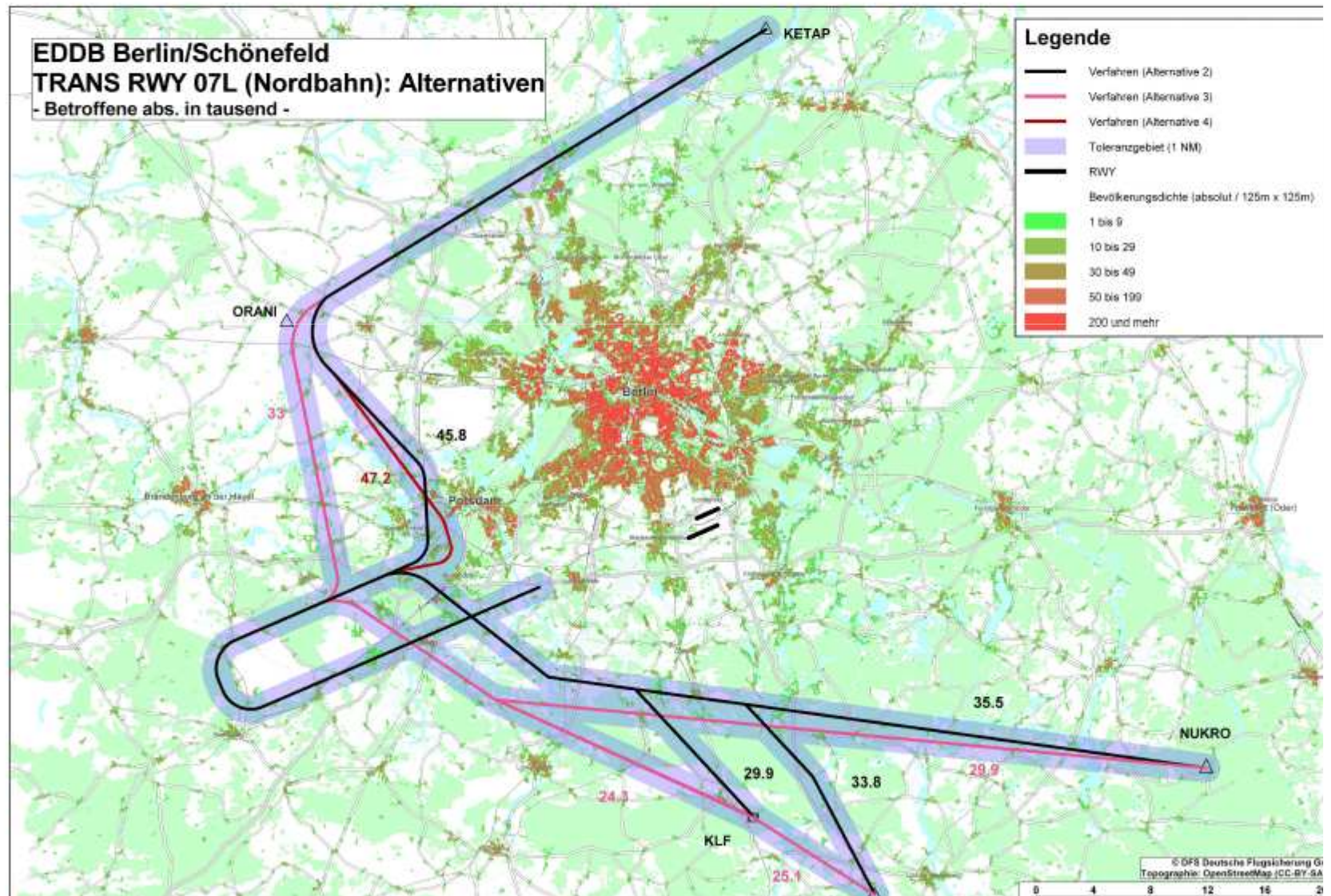
Radarführungsstrecken (Transitionsverfahren)

Als Ersatz für die Radarführung erfolgt bei starkem Verkehr die Führung der Luftfahrzeuge mittels Radarführungsstrecken, da Sprechfunk reduziert und Staffelung vereinfacht wird (Sicherheit).

Radarführungsstrecken verbinden das Streckensystem mit dem Endanflug.

Nachteil ist die im Einzelfall längere Strecke als bei Radarführung.

Radarführungsstrecken – BR 07L

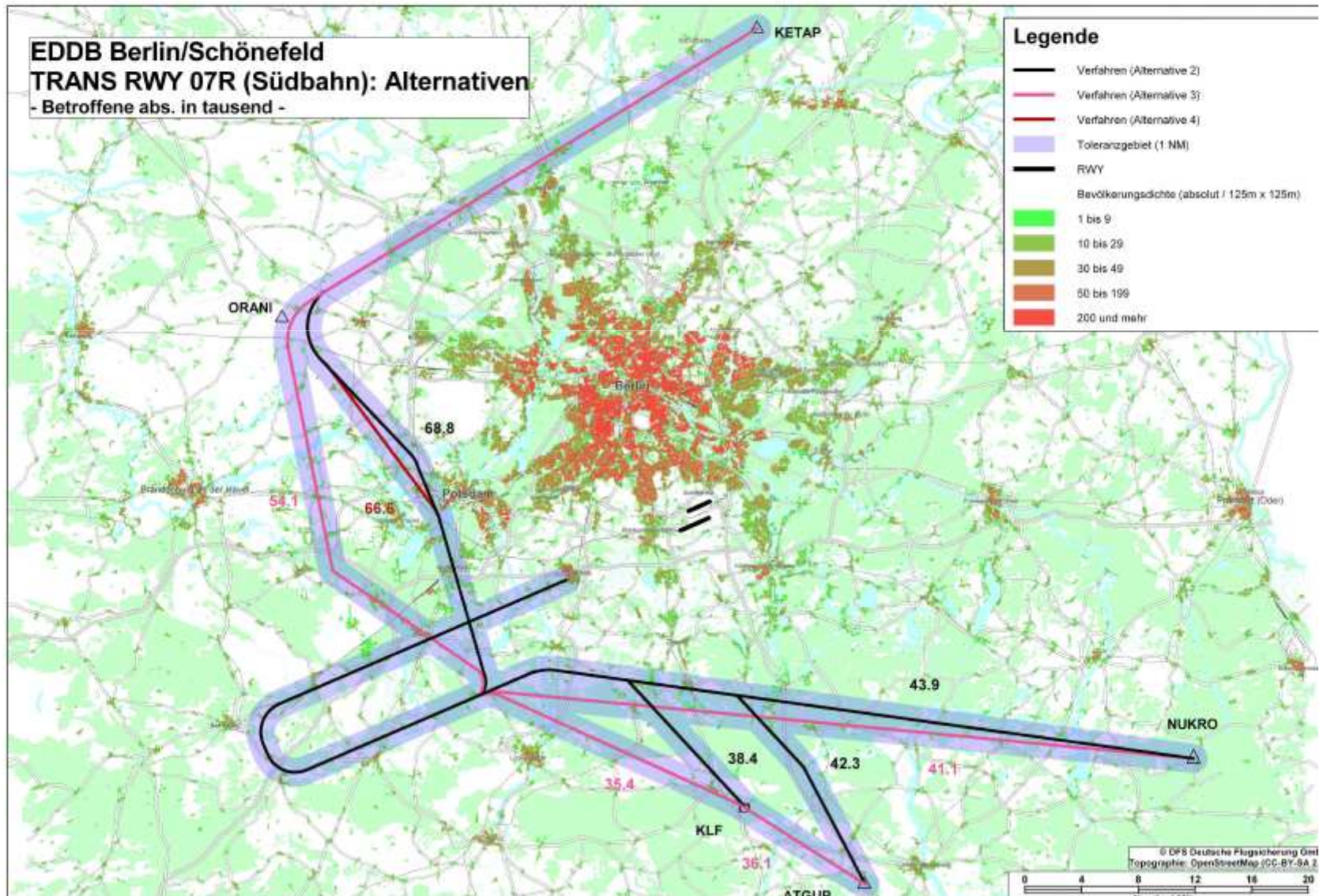


Radarführungsstrecken – BR 07L

Analyse der Alternativen

Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz	
			Lärmbetroffene (in Tsd.)	Flug
Alternative 2 – KETAP	x	x	45,8	
Alternative 2 – KLF	x	x	29,9	
Alternative 2 – ATGUP	x	x	33,8	
Alternative 2 - NUKRO	x	x	35,5	
Alternative 3 – KETAP	x	-	33,0	
Alternative 3 – KLF	x	-	24,3	
Alternative 3 – ATGUP	x	-	25,1	
Alternative 3 - NUKRO	x	-	29,9	
Alternative 4 – KETAP	v	**	17,2	

Radarführungsstrecken – BR 07R



Radarführungsstrecken – BR 07R

Analyse der Alternativen

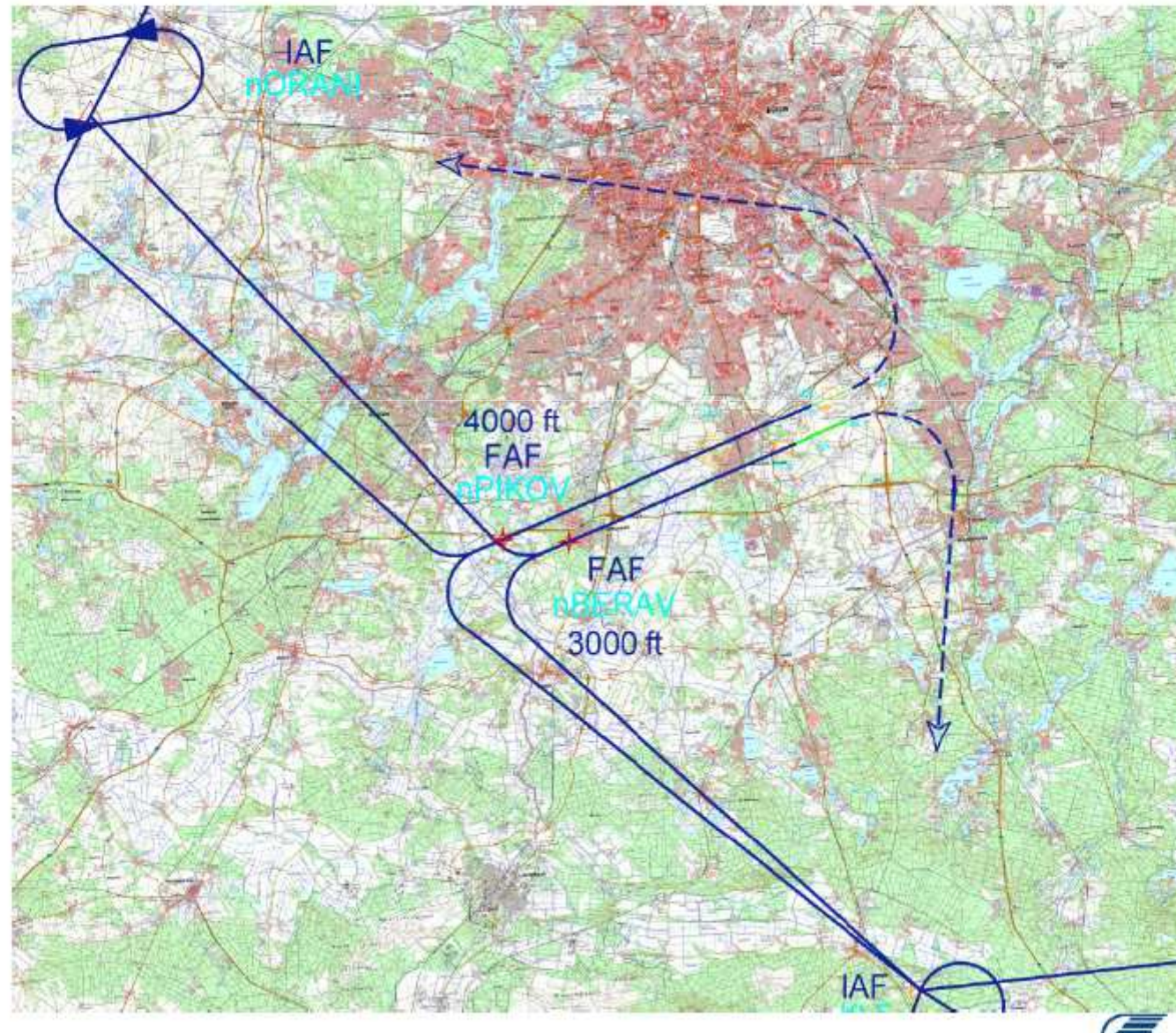
Bezeichnung der Alternative (ohne Wertung)	Sicherheit	Kapazität und Betriebliche Anforderungen	Umweltschutz	
			Lärmbetroffene (in Tsd.)	Flugweglänge
Alternative 2 - KETAP	x	x	68,8	110 NM
Alternative 2 - KLF	x	x	38,4	65 NM
Alternative 2 - ATGUP	x	x	42,3	77 NM
Alternative 2 - NUKRO	x	x	43,9	93 NM
Alternative 3 - KETAP	x	-	54,1	113 NM
Alternative 3 - KLF	x	-	35,4	63 NM
Alternative 3 - ATGUP	x	-	36,1	73 NM
Alternative 3 - NUKRO	x	-	41,1	93 NM
Alternative 4 - KETAP	x	**	66,6	111 NM

(Bedingung erfüllt / - Bedingung nicht erfüllt ** nicht simuliert, aber umsetzbar



Anflugverfahren

Anflugverfahren für BR 07



Anflugverfahren

Prüfauftrag Nr. 47/2011 Stadt Erkner (verkürzter Endanflug)

Erläuterungen DFS:

Die DFS plant grundsätzlich den Standard-Endanflug beginnend in 3000 ft oder 4000 ft. Bei parallel unabhängigen Anflugverfahren sind zwei unterschiedliche Höhen gemäß ICAO verbindlich.

Nach Einführung dieser Standard-Endanflugverfahren kann, wie für Frankfurt am Main, die zusätzliche Nutzung von segmentierten Anflügen mit Flächennavigation zu einem späteren Zeitpunkt untersucht werden. In diesem Fall wäre eine Verkürzung des Endanfluges möglich (siehe DFS-Präsentation vom 17. Januar 2011 Nr. 1.5 Segmented RNAV). Diese Verfahren in Frankfurt werden beklagt. Die DFS wird den Ausgang der rechtlichen Beurteilung abwarten.