Antragstext Hauptantrag:

„Die BBI-Lärmschutzkommission fordert die DFS auf, die von der BI Fluglärmfreie Havelseen vorgelegten Routenvorschläge (An- und Abflüge – 2 Planzeichnungen nebst deren inhaltlichen Ergänzungen) auf Umsetzbarkeit zu überprüfen und umfassend zu bewerten. Dabei soll insbesondere auch dazu Stellung genommen werden, wie eine nach Ansicht der DFS für den Lärmschutz bessere Anflugroutenführung (für Westanflüge) aussehen könnte bzw. was die DFS selbst hierzu plant.“

Folgende Belegungsvorschläge ergänzen die Routenvorschläge inhaltlich:

Nutzung der Südbahn für alle „Gegenrichtungsan- und -Abflüge“

Ein erheblicher Problempunkt des Standortes Schönefeld ist aus unserer Sicht die dichte Besiedlung nördlich des Flughafens, insbesondere das unmittelbar angrenzende Berlin und das nordwestlich gelegene Potsdam nebst den Havelseen. Auch nordöstlich von BBI befinden sich in nahezu geschlossener Kette dicht besiedelte Gebiete. Hier kann kaum eine Route geführt werden, die nicht große Bevölkerungszahlen betrifft. Diese Gebiete sind ausweislich der DFS-Pläne vom 06.09.2010 besonders durch denjenigen Verkehr lärmgefährdet, der wegen der Windverhältnisse entgegen seiner eigentlichen Zielrichtung startet bzw. entgegen seiner eigentlichen Herkunftsrichtung landet. Konkret Verkehr, der:

- eigentlich aus Nordost-, Ost- und Südost kommt, aber bei Ostwind von Westen her landet,
- im Ergebnis nach Nordost-, Ost- und Südost zielt, aber bei Westwind nach Westen startet,
- aus Nordwest-, West- und Südwest kommt, aber bei Westwind von Osten her landet,
- nach Nordwest-, West- und Südwest zielt, aber bei Ostwind nach Osten startet.

Der Wunsch, für diese Verkehre möglichst kurze Flugwege zu ermöglichen, hat u. E. z.B. maßgeblich zur Planung von Routen quer über Teltow, Kleinmachnow und ganz Südberlin geführt. Zwar müssen diese Verkehre BBI offenkundig umfliegen, um ihr eigentliches Ziel zu erreichen. Dieses Umfliegen sollte jedoch ausschließlich südlich von BBI in einer Route erfolgen, die die Interessen der Menschen dort maximal schützt. Im Süden von BBI gibt es Möglichkeiten für Routenführungen, die hauptsächlich Siedlungsbereichen ausweichen, die Betroffenenzahlen sind um ein Vielfaches niedriger. Der Vorschlag einer ausschließlichen „Südumfliegung“ von BBI durch „Gegenrichtungs-Verkehre“ entspricht auch den Darstellungen in den DFS-Planungen von 1998, wie sie im Planfeststellungsbeschluss (S. 414) ausdrücklich als „plausibel“ bezeichnet wurden.

Von den *Routenvorschlägen der BI Fluglärmfreie Havelseen* für den westlichen Bereich der Nordbahn wären dann *bei Landungen „nur“ mehr die Verkehre betroffen, die auch aus (Nord-/Süd-)Westen kommen sowie bei Starts „nur“ mehr die Verkehre, die auch nach (Nord-/Süd-)Westen wollen.* Für diese Verkehre bedeuten die vorgeschlagenen Routen keinen wesentlichen Umweg. Dem Gegenargument der Wirtschaftlichkeit, das entgegen aller Beteuerungen der Politik doch eine maßgebliche Rolle spielt, wäre eine wesentliche Grundlage entzogen.

Weitere Anträge:

Die Lärmschutzkommission wird gebeten, sich folgende Forderungen zu Eigen zu machen bzw. was folgt zu beschließen:

1. Strenges Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr

„Die BBI-Lärmschutzkommission fordert ein strenges Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr. Einzig Regierungs- und Rettungsflüge sowie Notfälle sind als Ausnahmen zuzulassen. Ausdrücklich klargestellt wird, dass mit der Zustimmung zu diesem Antrag keine Relativierung weitergehender Forderungen, kein Zurückpriorisieren von Routenfragen und keine Zustimmung zum Standort verbunden ist.“

Gründe:

Routen können und müssen optimiert werden. Sie werden jedoch, gegeben die Lage des Flughafens, immer hunderttausende Menschen betreffen. Sie können geändert werden und ihre praktische Befolgung ist nicht immer ausreichend. Daher muss neben der Routenoptimierung zu allererst eine Reduzierung der Gesamtbelastung für die betroffenen Bürger erreicht werden. Der heutige Flugbetrieb in Schönefeld, wo trotz voller Nachtflugerlaubnis ein geringer Nachtflugbetrieb vorherrscht und dies ausschließlich zu touristischen Zielen, beweist, dass es keinen zwingenden Bedarf für Nachtflüge gibt. Das praktisch nicht erfolgende Ausweichen von Flugverkehr von Tegel (Nachtflugverbot 23.00 – 06.00 Uhr) nach Schönefeld (derzeit keinerlei Nachtflugverbot) beweist zudem, wie unreal die Befürchtung ist, Berlin betreffender Flugverkehr würde gleich bis nach Frankfurt oder München ausweichen.

Vielleicht stört ein Nachtflugverbot den Traum vom „internationalen Drehkreuz“. Dieser Traum aber ist ein Alptraum für die Betroffenen. Deshalb sind die Betroffenen jetzt aufgewacht. Sie wollen diesen Traum nicht mitträumen.

Die derzeitige Planung, jede Nacht bis zu 123 Flüge zuzulassen und den Menschen allenfalls von 0.00 bis 05.00 Uhr halbwegs Ruhe zu verschaffen, ist falsch- zumal im Lichte der aktuellen Erkenntnisse von Umweltbundesamt und WHO zu den gesundheitlichen Gefahren des Nachtflugbetriebes. Acht Stunden Nachtruhe – von 22.00 bis 06.00 Uhr – sind das Mindeste, was insbesondere den Menschen in nächster Nähe des Flughafens zugestanden werden muss.

BBI ist ein Infrastrukturprojekt und hat als solches den Menschen der Region zu dienen. Gewinnmaximierung zu Lasten der umliegenden Bevölkerung kann nicht Auftrag einer von der öffentlichen Hand getragenen Infrastruktureinrichtung sein. Die öffentliche Hand, die hier Antragsteller und Prüfbehörde zugleich ist, hat nicht nur die unmittelbare Ertragslage, sondern auch negative externe Effekte – hier eben die erheblichen Belastungen der betroffenen Bürger – in eine Gesamtberechnung einzustellen. Diese Gesamtschau erzwingt ein Nachtflugverbot, das diesen Namen verdient.

Ein ausgeweitetes Nachtflugverbot ist eine offensichtlich taugliche Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm und damit in der Vorschlagskompetenz der Fluglärmkommission (vgl. § 32b (3) LuftVG). Es ist ein Vorschlag der Kommission an Genehmigungsbehörde und Betreiber. Ein eindeutiges (und ggf. zu früheren Beschlüssen wiederholtes) Votum der Kommission hierfür ist zwingend erforderlich, um Transparenz zu schaffen. Die Politik verweist gerne auf die Zuständigkeit der Lärmschutzkommission. Dann soll sie auch rechtfertigen müssen, wenn sie deren Forderungen nicht folgt. Der letzte Satz im Antrag soll sicherstellen, dass auch alle diejenigen der Forderung zustimmen können, die weitergehende Forderungen – bis hin zur Aufgabe des Standortes Schönefeld – vertreten oder den Schwerpunkt der Handlungsnotwendigkeiten im Bereich der Routenoptimierung sehen. Bitte: Seien Sie sich der nunmehrigen Öffentlichkeitswirkung der Kommission bewusst! Das Nachtflugverbot muss als offizielle Forderung auf der Tagesordnung ganz nach oben!

2. Höchstmögliche An- und Abflughöhen

„Die BBI-Fluglärmmmission fordert ergänzend höchstmögliche An- und Abflughöhen und deren verbindliche Festlegung. In einer Entfernung von mehr als 36 Kilometern zum Flughafen sind Flughöhen unter 2.000 Metern (bzw. 6.600 ft.) weder bei Ab- noch bei Anflügen akzeptabel. In einer Entfernung von 54 Kilometern sind Flughöhen unter 3.000 Metern (bzw. 9.900 ft) nicht akzeptabel. In Abhängigkeit von der Entfernung zum Flughafen sind diese Werte als konkrete Mindestwerte für Flughöhen verbindlich festzulegen, die nur bei Notfällen oder mit Fluggerät, das Steigungs- bzw. Neigungswinkel von 3,2 Grad nicht fliegen kann, unterschritten werden dürfen.“

Ein international üblicher und zulässiger Anflugwinkel von 3,2 Grad ermöglicht die genannten Werte. Flughöhen von nur 1.000 Metern in rel. weit entfernten Gebieten, wie sie etwa für Werder/Havel von der DFS schriftlich angekündigt sind, sind vollkommen unverständlich und zeugen von großer Rücksichtslosigkeit gegenüber den Lärmschutzbedürfnissen der Betroffenen. Technischer Hinweis: Geht man davon aus, 10 Meilen (ca. 18km) vor der Landung 3.300 ft zu erreichen, ergibt sich für einen Abstand zu BBI von insgesamt 36 km eine Höhendifferenz von ca. 1.000 Metern (bzw. 3300 ft.), die auf 18 km (36-18 = 18) zu überwinden ist. Dies entspricht einem Tangens von $1.000/18.000 = \text{ca. } 0,0555$, der Arcustangens ergibt dann einen Winkel von ca. 3,2 Grad. In weiteren 18 Kilometern Entfernung weitere 1.000 Meter Höhe zu gewinnen (bzw. noch zu haben) ist folglich ebenso möglich, ohne die heute üblichen 3,2 Grad zu verlassen.

Eine klare Vorgabe zu Mindesthöhen schützt alle Beteiligten – östlich wie westlich, südlich wie nördlich von BBI. Sie ist z.B. auch für Berlin wichtig, das im Anflug sehr wohl überflogen werden könnte, auch wenn Abflugrouten nun geändert werden. Es obliegt der DFS aufzuzeigen, wenn die genannten Höhenangaben nicht bei allen Maschinen umsetzbar sind. Eine vollständige Freiheit für willkürliche, Lärmschutz missachtende Flughöhen darf es jedenfalls nicht geben. Mit einem solchen Antrag wird die DFS auch gezwungen, offen zu legen, welche Höhenminderungen sich z.B. durch Kreuzungen von An- und Abflügen ergeben und so endlich korrekte, stichhaltige Erwartungshöhen zu benennen. Die Menschen sollen wissen, was uns bevorsteht und dann über Fragen wie ein Nachtflugverbot urteilen.

3. Continuous descent approach

„Die BBI-Fluglärmmmission fordern die DFS auf, zu den Möglichkeiten sowie den Vor- und etwaigen Nachteilen einer verbindlichen Anwendung des lärm- und schadstoffmindernden Verfahrens des kontinuierlichen Sinkfluges (Continuous descent approach) Stellung zu nehmen“.

4. Gebührenstruktur zu Gunsten emissionsarmer Fluggeräte

„Die BBI-Fluglärmmmission fordert eine Gebührenstruktur für BBI, die emissionsarme Flugzeuge deutlich bevorzugt und dies kontinuierlich – mit der technischen Entwicklung – fortschreibt. Die Gebührendifferenzierung muss so deutlich sein, dass sie nachweislich eine deutlich spürbare Steuerungswirkung entfaltet. Etwaige Konkurrenz Nachteile sind hinzunehmen, es darf keinen Wettbewerb um den billigsten Flughafen für altes Fluggerät geben.“ Selbsterklärend. Zudem gut für die Auftragsbücher der deutschen Luftfahrtindustrie.

5. Mitgliedschaft in der BBI-Lärmschutzkommission

„Die BBI-Fluglärmmmission empfiehlt eine Aufnahme je eines Vertreters der Kommunen Werder, Schwielowsee, Nuthetal und Michendorf in die Kommission“.

Hilfsweise beantragen wir:

„Die BBI-Fluglärmmmission empfiehlt eine Aufnahme eines gemeinsamen Vertreters der Kommunen Werder, Schwielowsee, Nuthetal und Michendorf in die Kommission“.

Weiter hilfsweise beantragen wir:

„Die BBI-Fluglärmmmission fordert das brandenburgische MIL auf, im Einzelnen zu begründen und nachzuweisen, wieso für die Kommunen Nuthetal, Werder, Schwielowsee

und Michendorf jeweils mit Sicherheit geringere Belastungen als für das bereits berufene Kommissionsmitglied Potsdam vorhergesagt werden können, so dass die Berufung Potsdams und der Ausschluss z.B. Nuthetals gerechtfertigt sind.“

Gründe:

Unverändert fordern wir die direkte Beteiligung unserer Kommunen an der BBI-Fluglärmkommission. Ein einfacher Blick auf die Landkarte genügt, um zu erkennen, wie unvertretbar und ungerecht die Entscheidung ist, Potsdam zu beteiligen, Nuthetal aber nicht. Nuthetal liegt näher an BBI. Es ist richtig, dass Potsdam beteiligt ist. Aber eben auch unsere Beteiligung ist ein Gebot der Gerechtigkeit und der Sachlage. Betrachtet man darüber hinaus die aktuellen Vorschläge aus dem Umweltministerium, erkennt man, dass in deren Ergebnis die meisten derzeitigen „Neumitglieder“ der Lärmschutzkommission bei Abflügen, die leider bislang fast ausschließlich diskutiert werden, gar nicht mehr oder jedenfalls deutlich schwächer als unsere Kommunen Nuthetal, Michendorf, Schwielowsee und Werder betroffen wären. Dann wäre es noch unvertretbarer, dass unsere Kommunen nicht beteiligt werden.

Ausgangslage und allgemeine Begründung des Routenvorschlages:

Die BI Fluglärmfreie Havelseen vertritt den Bereich der Kommunen Werder/Havel, Schwielowsee, Nuthetal und Michendorf. Die Bevölkerung stellt sich grob wie folgt dar:

- Werder/Havel ca. 23.000 EW mit Schwerpunkten Werder 14.000 und Glindow 4.000
- Michendorf ca. 11.500 EW, Schwerpunkt OT Michendorf 4.000 und Wilhelmshorst 3.000
- Schwielowsee ca. 10.000 EW mit Schwerpunkten Caputh 4.500 und Geltow 3.600
- Nuthetal ca. 9.000 EW mit Schwerpunkt 5.600 OT Bergholz-Rehbrücke

Den Bemühungen unserer kommunalen Spitzen zum Trotz wird diesen bislang die Mitgliedschaft in der BBI-Fluglärmkommission verwehrt, weshalb nun wir als BI aktiv werden.

Die Bevölkerung unserer Kommunen verfolgt mit großer Sorge die aktuelle Debatte um Flugrouten. Wir fürchten, trotz der vermeintlich sicheren Entfernung zu BBI und entgegen aller Prognosen der letzten 10 Jahre erheblich belästigt zu werden. Wir fürchten um den Status als staatlich anerkannte Erholungsorte und die wichtige Naherholungs- und Tourismusfunktion inmitten von Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten.

Diese Ängste sind nachvollziehbar. Denn für alle unsere Kommunen sind Flughöhen von nur 1.000 Metern und damit Schallpegel der Einzelereignisse bis 75dB als aktuelle Planung von der DFS schriftlich ausdrücklich bestätigt worden. Diese niedrigen Höhen von 1.000 Meter in Werder und 914 Meter in Nuthetal betreffen vor allem Landeanflüge. Diese müssen bekanntlich nach heutigem Stand die letzten ca. 18 Kilometer in direkter Verlängerung der Start- und Landebahnen geführt werden. Umso unverständlicher ist es, wenn sie nicht in eben dieser Linie auch zuvor schon auf den Flughafen zugeführt werden sollen. wie es den Auskünften der letzten Jahre „alles gerade aus“ entspricht. Wir warnen nachdrücklich davor, die Lasten aus Anflügen zu unterschätzen und raten allen Beteiligten, dieses Thema über der Diskussion um Abflugrouten nicht zu vernachlässigen.

Nach den eigenen Angaben der BBI-Betreiber bedeuten Landungen in 900 Metern Höhe einen durchschnittlichen Lärmpegel von 65-72 dB, bei 1.200 Metern Höhe einen Durchschnittslärm von 62-69 dB

(www.berlin-airport.de/DE/Flugrouten/images/101102_Landungen_Vergleichstabelle.jpg).

Ersteres entspricht einem von allen vier Seiten und von oben auf unsere Häuser zukommenden Lärm wie an einer Durchgangsstraße. Letzteres entspricht lt. Vergleichstabelle der Planer dem Geräusch eines Staubsaugers in einem Meter Entfernung. Selbst für Landeanflüge in 1.500 Metern Höhe wird von den BBI-Planern noch „Kantinenlärm“ als Vergleichsgeräusch angegeben. Dabei geben die Betreiber von BBI logischer Weise in ihren Tabellen keine übertriebene Werte an. Diese Geräusche treffen in unseren Kommunen jenseits der Autobahnbereiche auf große Ruhe ohne jede „Grundbelastung“. Umso stärker ist ihre subjektive Belastung. Dieser Zusammenhang, dass Lärm nicht linear empfunden, sondern von der Ausgangslage abhängig bewertet wird, ist wissenschaftlich unstrittig.

Wir verkennen nicht, dass mit zunehmendem Abstand von BBI eine geringere Belastungssituation besteht und dass die unmittelbar am Flughafen anliegenden Gemeinden noch viel stärkeren Lasten ausgesetzt sind. Wir wissen, dass unsere Sorgen den in nächster Nähe Betroffenen gering erscheinen. Wir bitten die Mitglieder der Lärmschutzkommission indes folgende Punkte zu bedenken:

- Unzumutbare Belastungen andernorts können keine Rechtfertigung für erhebliche Belastungen bei uns sein. Die Aussage „Lärmvermeidung vor Wirtschaftlichkeit“ kann und darf sich nicht auf unzumutbaren Lärm im Sinne des Gesetzes beschränken. Diesen hätte die DFS von Gesetzes wegen ohnehin zu minimieren. Wenn eine *politische* Entscheidung zu Gunsten der Lärmvermeidung versprochen und getroffen wird, so muss

sie sich vielmehr ergänzend auf „zumutbaren Lärm“ beziehen, wie er uns droht. Gesetzliche Aufgabe der Lärmschutzkommission sind im Gegensatz zur DFS Vorschläge zur Vermeidung von jedwedem Fluglärm, nicht nur zur Vermeidung von *unzumutbarem* Fluglärm.

- Die Entscheidung über die Flugrouten ist nicht digital. Es ist ein Entscheidungsbaum, der immer wieder neu zulässt, zu entscheiden, ob über- oder umflogen wird. Mit der Aussage, z.B. Potsdam südlich zu umfliegen, ist keinerlei Entscheidung darüber getroffen, ob quer über Werder oder darum herum geflogen wird. **Wir fordern, dass auch für unsere Kommunen der Lärmschutz diese Entscheidung bestimmt.**
- **Bei uns gibt es echte Ausweichmöglichkeiten. Wir legen heute einen Vorschlag vor, der sehr wohl durch das Gebiet unserer Kommunen führt – aber eben so, dass möglichst wenig Menschen davon betroffen werden. Unsere Vorschläge verlagern nicht unter Erhalt der Gesamtlast von A nach B, sondern reduzieren Betroffenheiten insgesamt nachhaltig. Deshalb agieren wir als EINE BI für vier Kommunen. Gerade unser Anflugvorschlag bietet eine massive Reduktion der Betroffenenzahlen auch zu Gunsten einer Vielzahl weiterer Kommunen. Gegenüber der in Frankfurt/Main bestehenden Praxis, die den Nahbereich des Flughafens unter eine komplette „Landelärmschleife“ legt, ist er u. E. für das eng besiedelte Umfeld von BBI besser geeignet.**
- Gerade für Westverkehre sind die bisherigen neuen Planungen der DFS quer über die Besiedelungszentren von Nuthetal, Michendorf, Schwielowsee und Werder vollkommen unerklärlich. Sie liegen genau über dem Bevölkerungsschwerpunkt westlich von Potsdam. Die Linie Bergholz-Rehbrücke, Wilhelmshorst, Caputh, Werder/Glindow ist die Antwort auf die Frage: *„Wie trifft man mit einer einzelnen Linie die maximal mögliche Bevölkerung direkt westlich von Potsdam?“*. Sie ist die Antwort auf die Frage: *„Wie kann der touristische Zentralnerv staatlich anerkannter Erholungsorte am empfindlichsten getroffen werden“*. Sie ist die Antwort auf die Frage: *„Wir erreiche ich die maximale Schallausbreitung für Fluglärm, damit möglichst viele Menschen „etwas davon haben““*.
- **Unsere Kommunen sind in besonderer Weise geprägt:**
- Mit Werder, Caputh und Ferch wären staatlich anerkannte Erholungsorte betroffen. Sie dienen auch vielen Gästen zur Erholung. Dafür bedarf es echter Ruhe. Erholungssuchende machen sonst einfach woanders Urlaub. Was besagt die staatliche Anerkennung als Erholungsort, wenn der Staat dann nicht auch eine besondere Schutzpflicht für den Erholungswert einer Region sieht?
- Es ist völlig unverständlich, wenn z.B. der Kampf um die Anerkennung als Erholungsort auch für Geld geführt und dafür z.B. Beschränkungen für den PKW-Verkehr erlassen werden, wenn dann gleichzeitig mehr Lärmlasten durch Flugzeuge kommen sollen.
- Die wichtige Tourismusfunktion unserer Gegend hätte unter einem „Dauerdonnergrollen“ durch Flugverkehr erheblich zu leiden.
- Über den Seen und der unstädtisch niedrigen, weitläufigen Bebauung unserer Kommunen breitet sich Schall ungehindert massiv aus. Gerade deshalb wurde z.B. auf eine deutlich bessere Verkehrsanbindung für Werder durch die Havelspanne verzichtet – eben weil Schall sich über der Seenkette so massiv ausbreitet.
- Unsere Kommunen sind abseits der Verkehrswege ausgesprochen ruhig. Es besteht vielerorts keinerlei „Grundpegel“ an unnatürlichen Geräuschen. Die Lästigkeit von Fluggeräuschen ist dadurch objektiv deutlich erhöht. Fluglärm kommt von allen Seiten und bietet keinerlei Ausweichmöglichkeiten.
- Viele Menschen sind gerade deshalb in unsere Kommunen gezogen, weil sie es besonders ruhig haben wollten. Sie nehmen täglich weite Fahrwege in die Städte

Potsdam und Berlin in Kauf, um eben genau diesen Vorteil – ein beschauliches und ruhiges Leben – zu haben.

- Die erste Reaktion auf Sorgen z.B. in Werder/Havel lautet oft: „Ihr seid doch so weit weg, das kann doch keine echte Belastung sein.“ Genau diese Überlegung hatten auch die Menschen, die bewusst in unsere Region und nicht näher an BBI gezogen sind. Genau deshalb sind wir über die jetzt drohenden Lärmwerte umso mehr erschrocken. Wir wollen, dass wahr wird, was jeder spontan denkt. Die bislang bekannten Pläne zerstören dieses Vertrauen.
- Viele Menschen haben sich auf die Versprechungen der letzten 10 Jahre seitens DFS und Politikern verlassen, dass nach der Schließung von Tegel mehr Ruhe – und nicht weniger – herrschen wird. Sie sind gerade in dieser Zeit bei uns neu zugezogen, unsere Region ist dadurch sehr stark gewachsen.
- Wegen der Entfernung zu BBI und einer im Vergleich zu Berlin und dem direkten Flughafenumland ungünstigen Verkehrsanbindung können unsere Kommunen nicht nennenswert von BBI profitieren. Kein Betrieb wird sich wegen BBI z.B. in Werder ansiedeln. Unsere Kommunen hätten ausschließlich Lasten zu tragen.

Weitere Erläuterungen zu den Routenvorschlägen

Anregung der Betroffenen – kein technisch perfekter Plan

Die Routenvorschläge sind nach bestem Wissen der Bürgerinitiative erarbeitet worden. Sie orientieren sich insbesondere auch an den bekannten Plänen der DFS von 1998. Da die DFS bzw. die kompetenten Fachplaner nicht für Gespräche zur Verfügung standen und auch keinen Kommentar zu den Planungen abgeben wollten, kann keine technische Fehlerlosigkeit der Vorschläge gewährleistet werden. Aber auch die Fluglärmkommission ist ein Laiengremium. Es wird Aufgabe der DFS sein, im Einzelnen zu prüfen und zu erläutern, welche Optimierungsmöglichkeiten bestehen.

Dabei dürfen nur harte technische Fakten einem echten Lärmschutz für die Bürger im Wege stehen, nicht kaufmännische Überlegungen. So ist es der DFS z.B. zuzumuten, eine Radar- oder Funkstation notfalls zu verlegen, wenn ein ganz neuer Flughafen gebaut wird. Im Vergleich zu den sonstigen Infrastrukturmaßnahmen, die der neue BBI erfordert, kann dies offensichtlich nicht ins Gewicht fallen. Auch „Anschlussstellen“ an das überregionale Flugnetz können bei der Schließung von *drei* und der Neueröffnung von *einem* Flughafen keine unveränderlichen Größen sein, auch wenn es sicher bequem wäre, so wenig als möglich anzupassen.

Unser Vorschlag ist hinsichtlich des Bereiches östlich von Nuthetal nicht ausdifferenziert. Hierfür sind wir weder örtlich zuständig noch sonst kompetent.

Die Route über Wannsee für den Nord- und ggf. Ostverkehr entspricht nicht den Wunschvorstellungen der BI. Sie entspricht lediglich der DFS-Planung von 1998, wie sie dem Planfeststellungsverfahren zu Grunde lag. Wenn irgend möglich, sollte auch diese Belastung vermieden werden, ohne dass neue negative Betroffenheiten entstehen.

Vorläufigkeit und weitere Verbesserungsbemühungen

Schon wegen der Eigenschaft als Laienvorschlag erhebt der Vorschlag keinen Anspruch auf perfekte Durchführbarkeit. Er ist darüber hinaus auch keine „perfekte Wunschvorstellung“. Denn auch hierfür fehlt es an der Möglichkeit, in der Kürze der Zeit alle denkbaren Aspekte endgültig zu beachten und perfekt zu lösen. Deshalb denken unsere kommunalen Spitzen parallel darüber nach, ggf. auch abgestimmt im ganzen Landkreis PM, einen noch näher und mit mehr Zeit ausgearbeiteten Routenvorschlag vorzulegen. Wie alle anderen fragen natürlich auch sie sich, ob Laienvorschläge in der aktuellen Situation sinnvoll sind, oder ein „zurück auf Null“ mit Neuplanungen seitens der DFS auf Basis alter Ankündigungen zu fordern ist. Die Bürgerinitiative Fluglärmfreie Havelseen unterstützt jedenfalls diese Bemühungen. Es steht außer Frage, dass in diesem Rahmen bzw. insgesamt durch eine noch breitere öffentliche Debatte noch weitere Aspekte erkennbar werden können, die

Anlass zur Nachbesserung geben. Einen entsprechend verbesserten Vorschlag werden wir zu gegebener Zeit ggf. auch zum Anlass nehmen, uns einem neuen Antrag anzuschließen.

Ziel dieses Routenvorschlages hier ist es, eine Richtung aufzuzeigen und sicherzustellen, dass Kommission und DFS kurzfristig auch in diese Richtung denken.

Negative Betroffenheiten

Angesichts der geographischen Situation, die es nicht zulässt, (fliegbare) Routen zu finden, die überhaupt niemanden negativ betreffen, ist jeder Vorschlag auch mit Belastungen verbunden. Insofern kann nicht erwartet werden, dass ein konkreter Vorschlag eine hundertprozentige Zustimmung findet. Der hier vorgelegte Vorschlag entspricht einem nahezu hundertprozentigen Votum der BI. Er würde – neben den bislang bekannten Plänen zur Abstimmung gestellt – in den Kommunen Nuthetal, Michendorf, Werder und Schwielowsee insgesamt sicherlich mindestens 90 zu 10 gewinnen. Dass es auch Gegenstimmen auf dem „Aktionsgebiet“ der BI geben würde bzw. negative Stellungnahmen geben kann, ist zwangsläufig, da der Vorschlag ja das Gebiet der vier Kommunen überfliegt und überall Menschen leben, die Lärm als Belastung empfinden. *Jede* negative Betroffenheit lässt sich nur in Sonntagsreden und abseits konkreter Vorschläge vermeiden.

Geographische Zusammenfassung:

Westlich von Ludwigsfelde keine Flieger innerhalb des südlichen, westlichen und nördlichen Berliner Autobahnringes. An- und Abflüge gerade aus bis westlich der Autobahndreiecke Potsdam und Werder.

Anflugroute mit Schleifen über nahezu unbewohntem Gebiet (Runway 07 Nord)

Der Alternativvorschlag für eine Anflugroute basiert u.a. auf folgenden Überlegungen:

- Der Bereich für die Heranführung und das Eindrehen des Flugverkehrs (Einfädelpunkt) liegt über einer nahezu unbewohnten Fläche, die u.a. Truppenübungsplätze und Industrievorhalteflächen sowie große Wälder aufweist. Es ist westlich von BBI die nächstgelegene extrem dünn besiedelte Fläche.
- In diesem Bereich verläuft bislang ein Schwerpunkt der Heranführung des Flugverkehrs an Berlin-Tegel, so dass dort offenkundig geflogen werden kann.
- Die Zahl der Betroffenen Menschen wäre im Vergleich zu den bisher vermuteten Anflugplänen der DFS auf etwa 5% reduziert.
- Die Entfernung des Einfädelpunktes zu BBI ist im Vergleich zu den heutigen Gegebenheiten in München und Frankfurt nicht übermäßig. Der Blick auf die dortige Situation ist auch Grundlage der Annahme, dass die DFS solche Einfädelschleifen (nicht zu verwechseln mit Landes Schleifen!) wünscht – offizielle Anflugpläne sind ja bis heute nicht veröffentlicht.
- Je weiter entfernt von BBI Flugzeuge drehen, desto geringer ist die gerade dabei entstehende Lärmbelastung durch Wind- und Pfeifgeräusche am Boden. Denn:
- Je weiter entfernt von BBI sich Anflüge und Abflüge kreuzen, desto höher können unter Einhaltung der vertikalen Sicherheitsabstände die landenden Maschinen fliegen. Das auch wirtschaftlich und ökologisch hinsichtlich des Kerosinverbrauchs unsinnige tiefe Überfliegen schon von Werder/Havel in nur 1.000 Metern Höhe kann so zu Gunsten u. a. des continuous descent approach verhindert werden. So treten durchgängig Entlastungen ein. Auch ein „Sinkflug in Stufen“ (klassisches Verfahren) könnte jedenfalls wesentlich später eingeleitet werden.

Stellungnahme zur vorgeschlagenen bevorzugten Nutzung der Nordbahn für Landungen

Die in der Diskussion befindliche bevorzugte Nutzung der Nordbahn für Anflüge wird generell begrüßt. Aus unserer Sicht unbedingt allerdings nur in Kombination mit der hier vorgeschlagenen Routenführung für Landeanflüge, die ähnlich auch für den Anflug von Osten zu entwickeln wäre.

Denn nach den bisherigen Vorstellungen der DFS würden gerade im Landeanflug auch relativ weit von BBI entfernte Kommunen durch tiefe Überflüge erheblich belastet. Die für den Westbereich bislang bekannte Aussage zu einer „Anflugschneise über Werder, Potsdam und Stahnsdorf“ mit Höhen von nur 1.000 Metern schon auf Höhe Werder/Havel in Kombination mit einer bevorzugten Nutzung der Nordbahn für Landungen bei Ostwind wäre für Potsdam und Potsdam-Mittelmark fatal.

Die Angaben der DFS deuten darauf hin, dass der gesamte Bereich nordwestlich von BBI mit einer gigantischen „Landeschleife“ ähnlich der heutigen Lage in München und Frankfurt/Main überzogen werden soll. Die gerade bei den Wendungen entstehenden Wind- und Pfeifgeräusche würden zu massiven Belastungen führen, die bei Konzentration der Anflüge auf die Nordbahn im Minutentakt aufträten. Die vermeintliche Entlastung für Kommunen wie Potsdam würde mit einer noch größeren Belastung durch Landeanflüge bezahlt.

Es ist dessen unbeschadet zu prüfen, ob die hier vorgeschlagene Kombination aus Routen- und Belegungsvorschlägen nicht vorzugswürdig ist – wonach also nicht nach An- und Abflug, sondern nach Notwendigkeit eines „Richtungswechsels“ differenziert wird, wenn es um die Belegung von Nord- oder Südbahn geht.