81. Sitzung der FLK am 14. November 2011

Die FLK beschließt mehrheitlich im Paket mit dem Hinweis, dass die Anträge 81-88-2011 und 81-90-2011 (mit dieser Präsentation als Anlage zu 81-90-2011) lediglich Vorschläge sind und, ergänzt um die alternierende Nutzung der Bahnen, an das BAF weitergegeben werden sollen.

Die Gemeinde Gosen-Neu Zittau beantragt zu beschließen: (81-88-2011)

Ablehnung des Antrages der Gemeinde Wildau (81-90-2011) durch die FLK.

Begründung:

Der Flugroutenvorschlag führt zu einer Vervielfachung der Lärmbelastung der Gemeinde Gosen-Neu Zittau durch Konzentration aller Starts in einem einzigen Flugkorridor, der über die Gemeinde geführt werden soll.

Im Nahbereich des Flughafens kommt es zu einer 100%igen Konzentration der gesamten Lärmbelastung aus An- und Abflügen auf einen einzigen Korridor der Nordbahn im Bereich der Ortsteile und Gemeinden Bohnsdorf, Waltersdorf, Schulzendorf, Eichwalde, Karolinenhof, Müggelheim, Gosen-Neu Zittau, Erkner und weitere Gemeinden.
Der Vorgabe der FLK zur Vermeidung von Doppelbelastungen und Minimierung der tatsächlichen Belastungen einzelner Betroffener widerspricht der Vorschlag der Gemeinde Wildau vollständig (siehe auch beil. Antrag 80-78-2011 vom 12.09.2011).
Der Vorschlag, der bezugnimmt auf das Modell des Flughafens London Heathrow, verschweigt, dass dort beide Bahnen für Starts und Landungen gleichberechtigt genutzt werden. Er erfolgt ein Bahnwechsel im halbtägigen Rhythmus. Im Vorschlag der Gemeinde Wildau fehlen Start- und Landerouten für die Südbahn völlig.
Der unvollständige Vorschlag ist nicht im Sinne der FLK, der DFS, der Flughafengesellschaft und der o.g. Gemeinden und daher als unbrauchbar/nicht solidarisch abzulehnen und zurückzuweisen.

GEGENLÄRM

Bürger gegen Fluglärm

BB-Modell

für BER Schönefeld

Grundlage dieses Konzeptes sind die Festlegungen aus dem Planfeststellungsbeschlusses vom 13. August 2004

Erarbeitet von:
der Gemeinde Wildau und dem Bürgerverein GegenLärm e.V. in Zusammenarbeit mit Fachleuten aus den Bereichen Flugsicherung und Flugbetrieb,

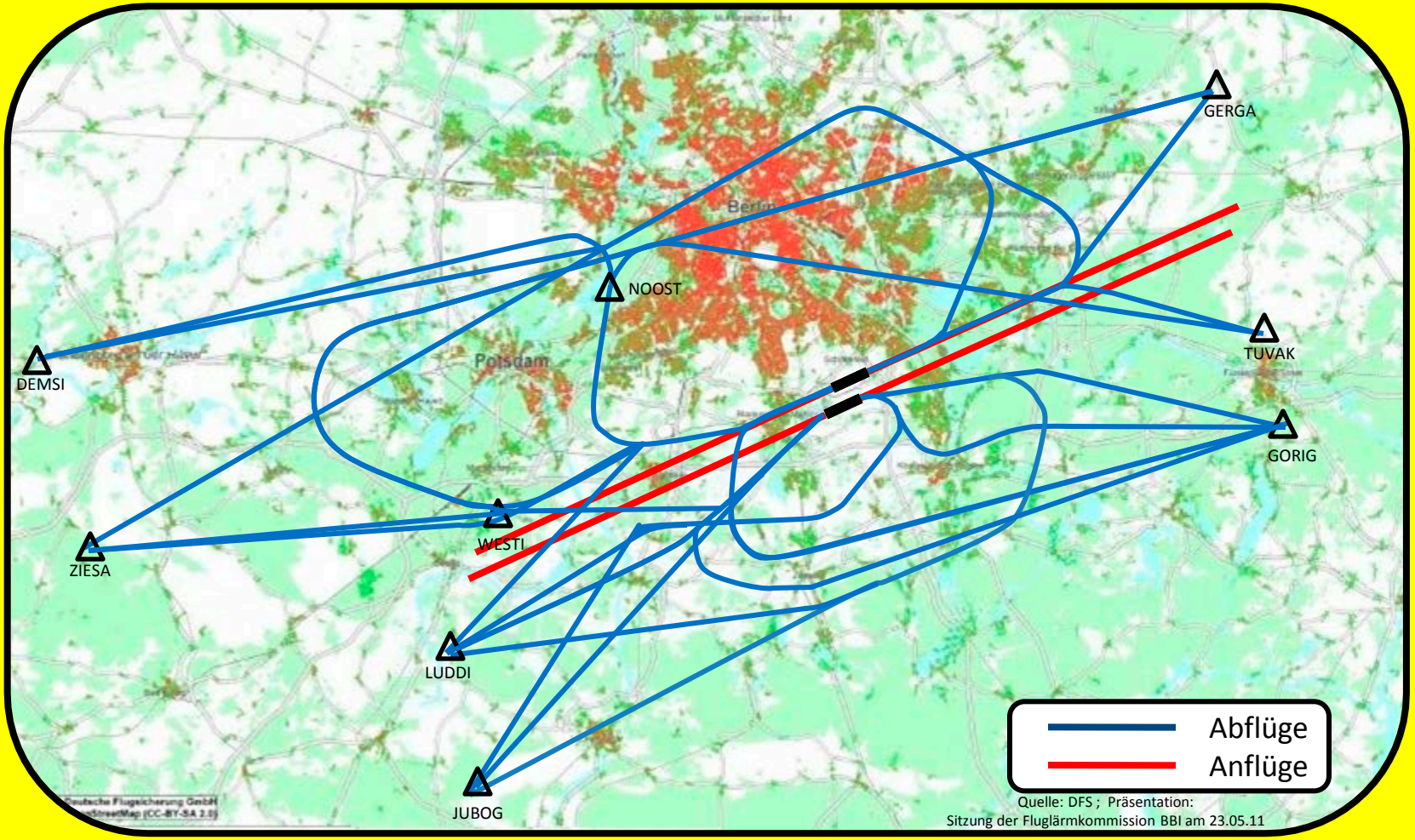
Ziele

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

1. Verringerung der großflächigen Verlärmung der Anrainergemeinden des Flughafens Schönefeld BER
2. Verringerung der Anzahl der vom Lärm betroffenen Menschen insgesamt

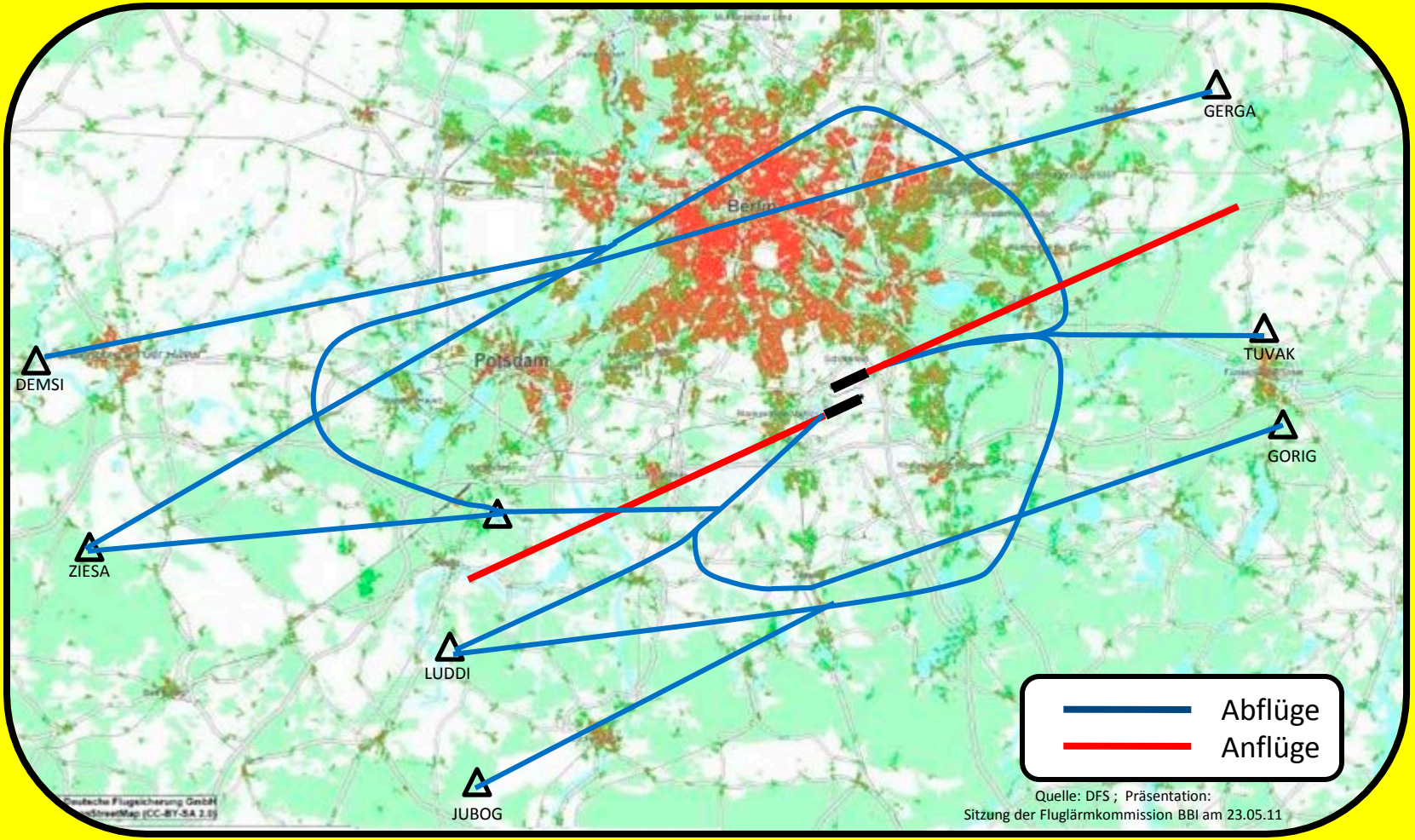
Flugrouten DFS

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



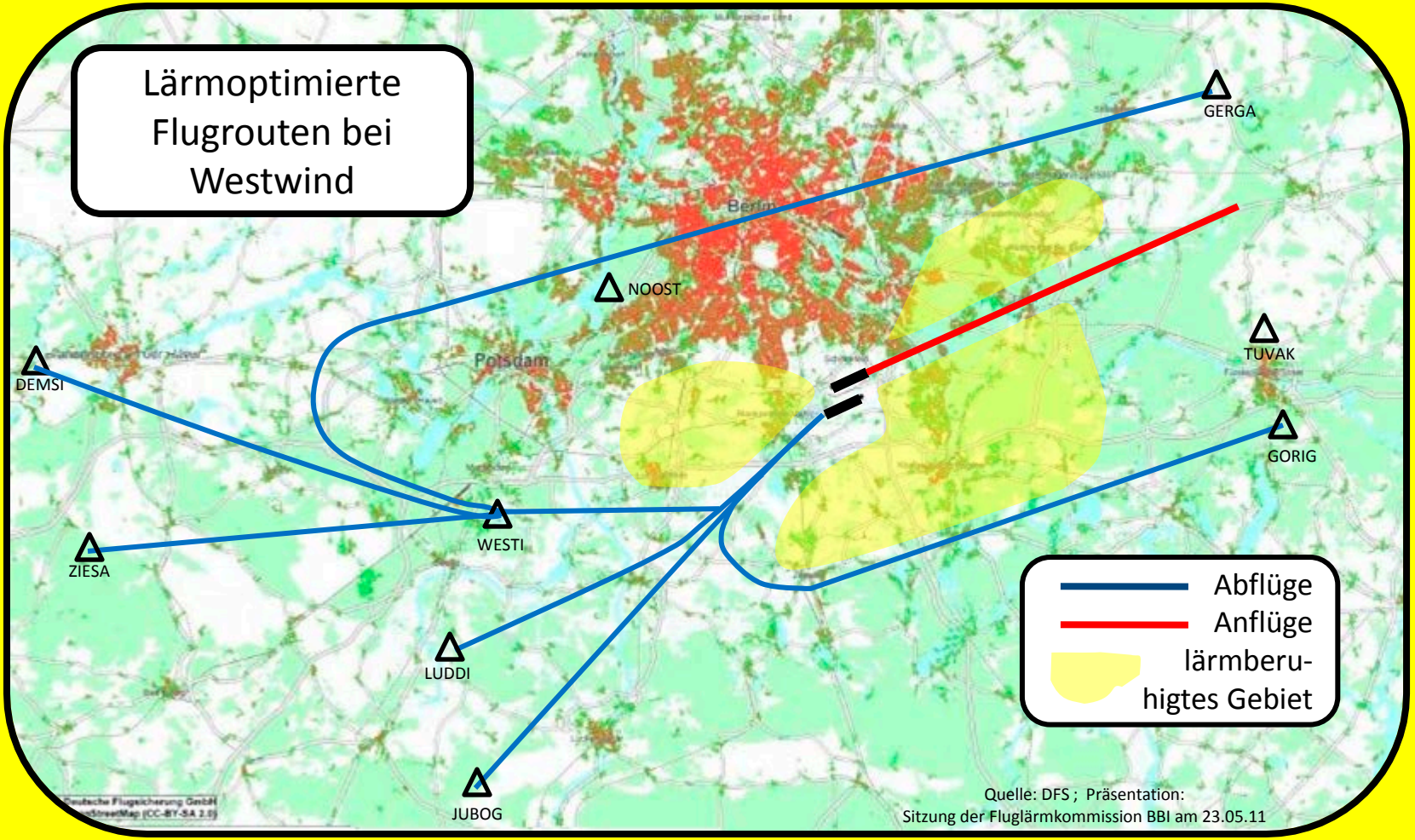
Flugrouten BB-Modell

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



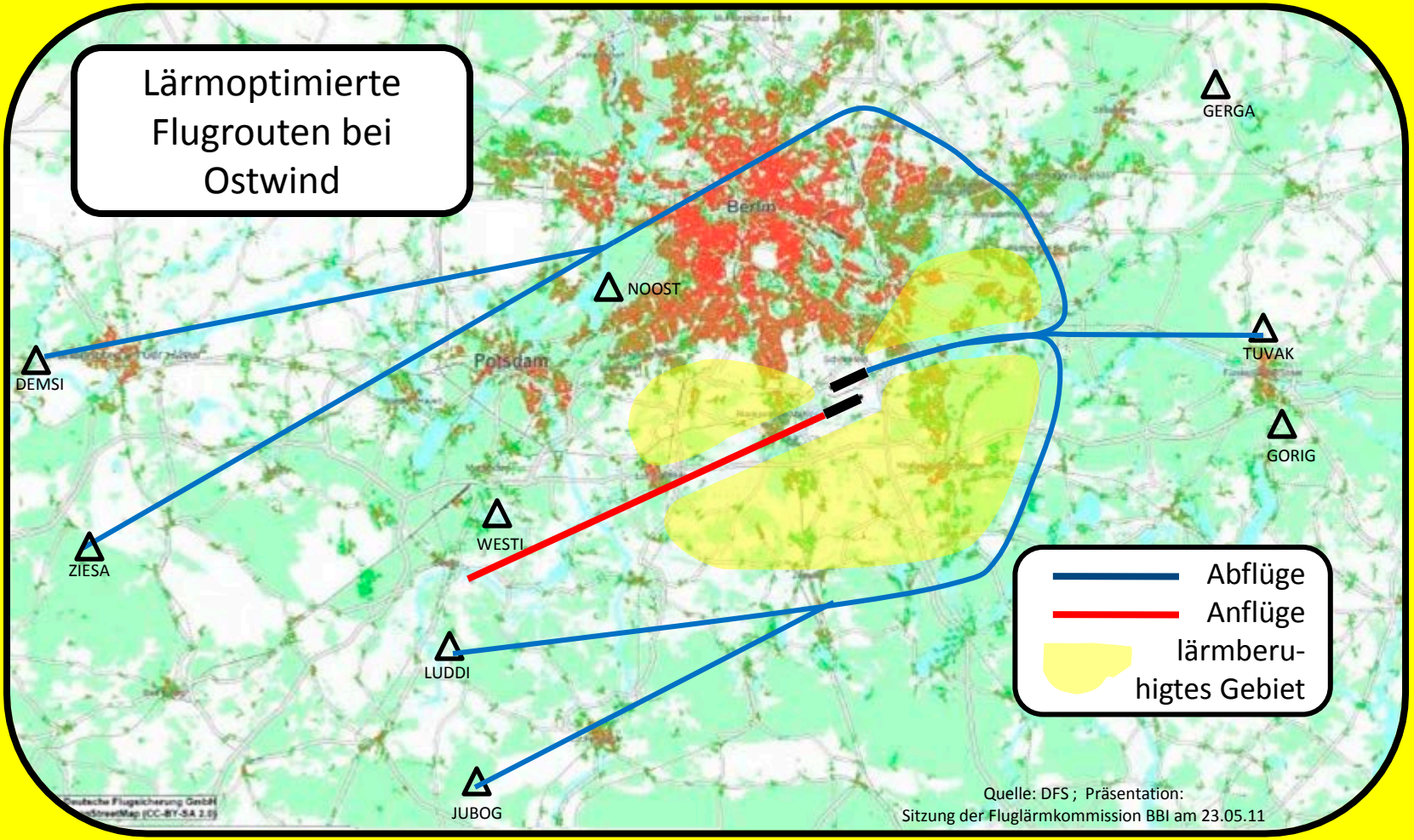
Darstellung Flugrouten

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Darstellung Flugrouten

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Modellbeschreibung

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

1. Auf der einen Bahn wird nur gestartet, auf der anderen Bahn nur gelandet – unabhängig voneinander!

2. Überwiegend Verwendung der von der Fluglärmkommission empfohlenen Routen.

3. Verringerung der Anzahl der Abflug- und Anflugrouten und somit Verkleinerung des Gebietes mit Lärmemission – im Gegensatz zur von der DFS vorgeschlagenen großflächigen Verlärmung.

Modellergebnisse

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

Das vorgestellte BB-Modell

1. erfüllt die Vorgaben des PFB
2. entspricht vollständig den Regeln der ICAO
3. ist nachweislich eine erprobte und leistungsfähige Betriebsart (LHR 475.000),
4. bietet 30% Kapazitätsreserve bezogen auf die für 2023 projektierten Flugbewegungen (BER 360.000)

Vorgaben des PFB

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

Gefordert wird:

1. ein unabhängiger Betrieb auf beiden Bahnen
   (PFB, S. 409, Ziff.: 7.1.2.1.2 Parallelflugbetrieb)

2. eine sichere und effiziente Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens
   (PFB, S. 416, Ziff.: 7.1.4 Betriebskonzept)

3. ein möglichst kreuzungsfreier Rollverkehr für Sicherheit und Effizienz am Boden d.h. eine Trennung des ankommenden von dem abgehenden Verkehr
   (PFB, S. 418, Ziff.: 7.1.4.3 Rollverkehr)

Abgeleitete Optionen

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

Im PFB wird keine Betriebsart für den unabhängigen Parallelbetrieb der Pisten präferiert. D.h., folgende Betriebsarten für den unabhängigen Betrieb sind möglich:

Gemischter unabhängiger Parallelbetrieb

A

Starts und Landungen auf beiden Pisten, Verkehrsverteilung zu je 50% auf beide Pisten wird angestrebt

Getrennter (segregated) unabhängiger Parallelbetrieb

B

Landungen auf der einen und Starts auf der anderen Piste, und somit auf beiden Pisten zwangsläufige Verkehrsverteilung

➔ Die DFS stützt sich bei der Präferierung des gemischten unabhängigen Parallelbetriebs ausschließlich auf am Verkehrsflughafen München gewonnene Erfahrungen.
Erfahrungen, die an anderen großen internationalen Flughäfen mit ähnlicher Infrastruktur vorliegen, wurden nicht in Betracht gezogen .

Antrag an die Fluglärmkommission

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

Die Gemeinde Wildau beantragt im Einvernehmen mit

- der Stadt Königs Wusterhausen
- Der Gemeinde Bestensee
- der Gemeinde Schulzendorf
- der Gemeinde Schönefeld
- der Stadt Mittenwalde
- der Gemeinde Eichwalde
- der Gemeinde Zeuthen
- dem Landkreis Dahme-Spreewald

die Fluglärmkommission möge beschließen, die DFS zu beauftragen, für das vorgetragene BB-Modell eine Untersuchung der sich hieraus ergebenen Lärmbelastungen durchzuführen und die Ergebnisse mit den vorliegenden, von der DFS vorgeschlagenen Flugrouten, zu vergleichen.

GEGENLÄRM

Bürger gegen Fluglärm

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

GEGENLÄRM

Bürger gegen Fluglärm

Back up

Militärische Regeln in London – Heathrow!??

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

Fakt ist:

- Sämtliche für den Flughafen LHR herausgegebenen offiziellen Dokumente (unter anderem Abflugverfahren, Facilities etc.) sind von der „Civil Aviation Authority“ herausgegeben, also einer höchst zivilen Organisation, vergleichbar mit der DFS.
- Die immer wieder angeführte Staffelung von 2,5 NM trifft in LHR für die anfliegenden Luftfahrzeuge zu und ist daher für die Diskussion von Abflugrouten irrelevant.
- Die Londoner Abflugspitzen werden durch Verfahren abgewickelt, die international üblich sind und demzufolge in BER auch angewendet werden können (Sichtabflüge, Nutzung beider Bahnen zu bestimmten Stoßzeiten).
- In LHR wurde im Jahr 2007 mit dem „segregated procedure“ die doppelte Menge des Verkehrs abgewickelt, der für das Jahr 2012 für BER prognostiziert ist und ca. 30% mehr als in der Endausbauphase BER im Jahr 2023.

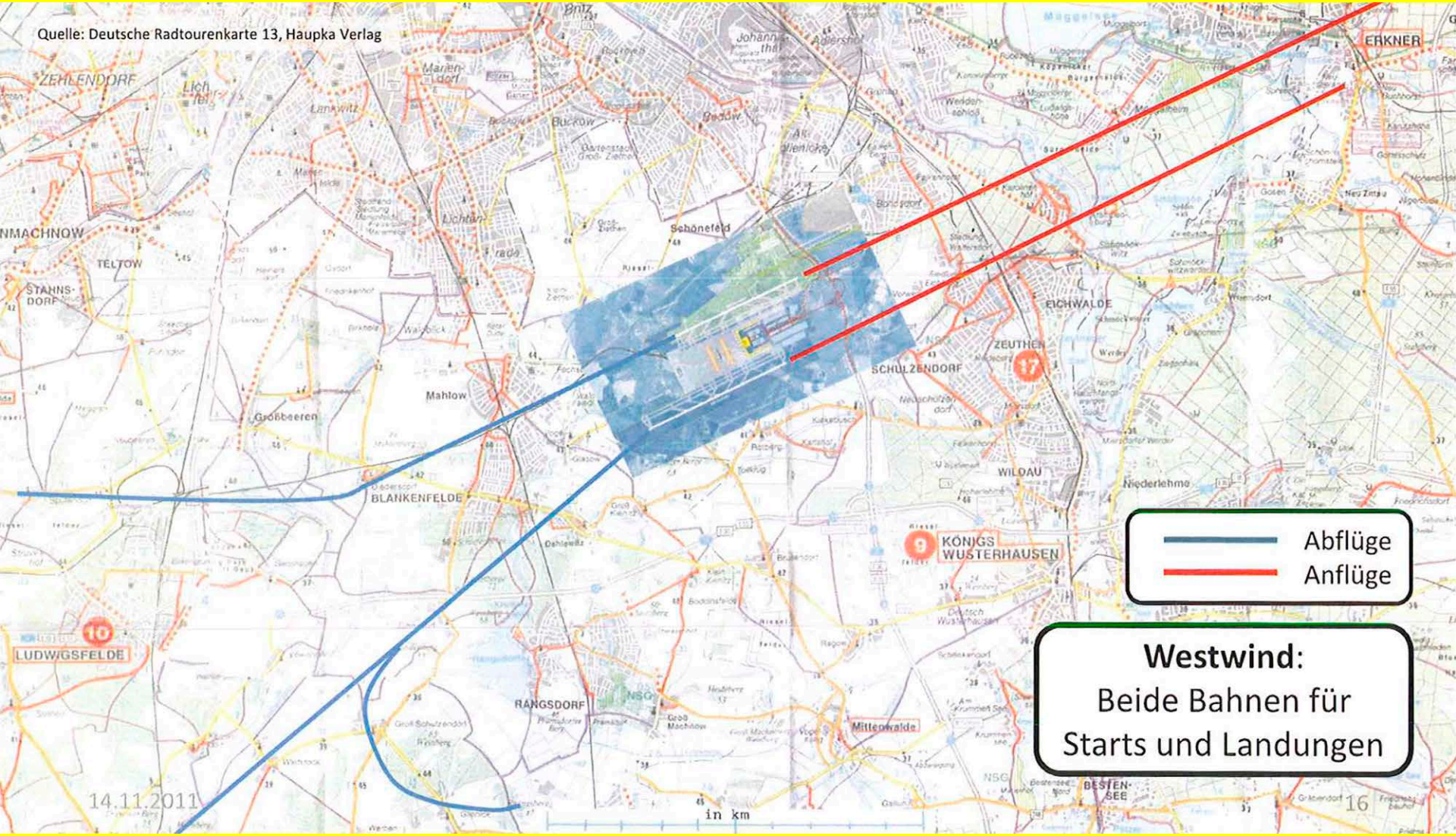
Ausgleich für stärker Betroffene – aber richtig!

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm

- Durch die ausgewählten Flugrouten wird eine deutliche Nettoentlastung erreicht
- Andererseits können sich für einige wenige Gemeinden höhere Lärmwerte ergeben
- Durch die deutlich geringere Zahl der Betroffenen kann das Lärmschutzbudget des Flughafenbetreibers auf weniger Haushalte mit entsprechend hochwertigen Schutzmaß-nahmen (bis hin zur wahlweisen Absiedlung) verteilt werden.

Flugrouten DFS

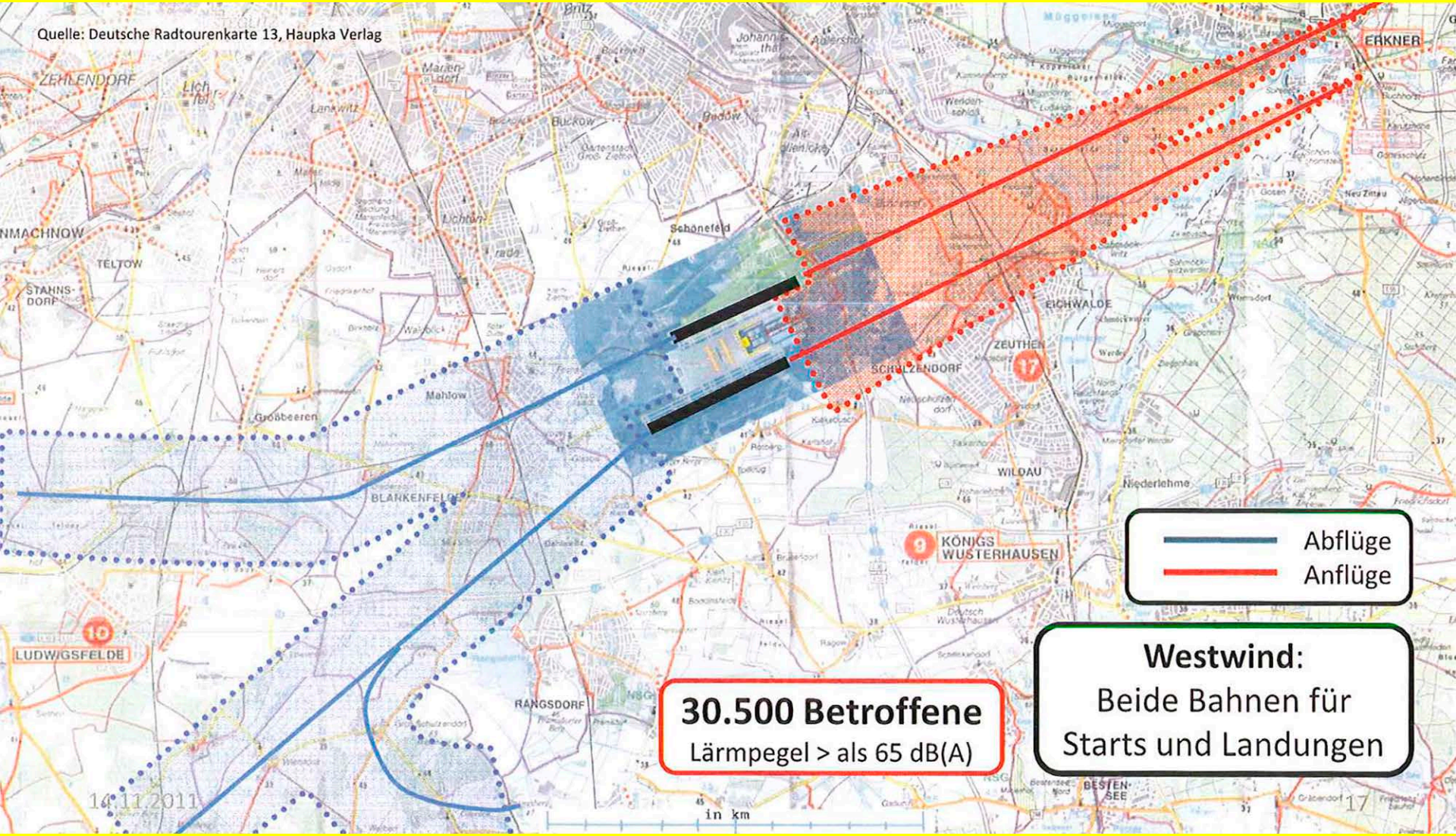
GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Flugrouten DFS

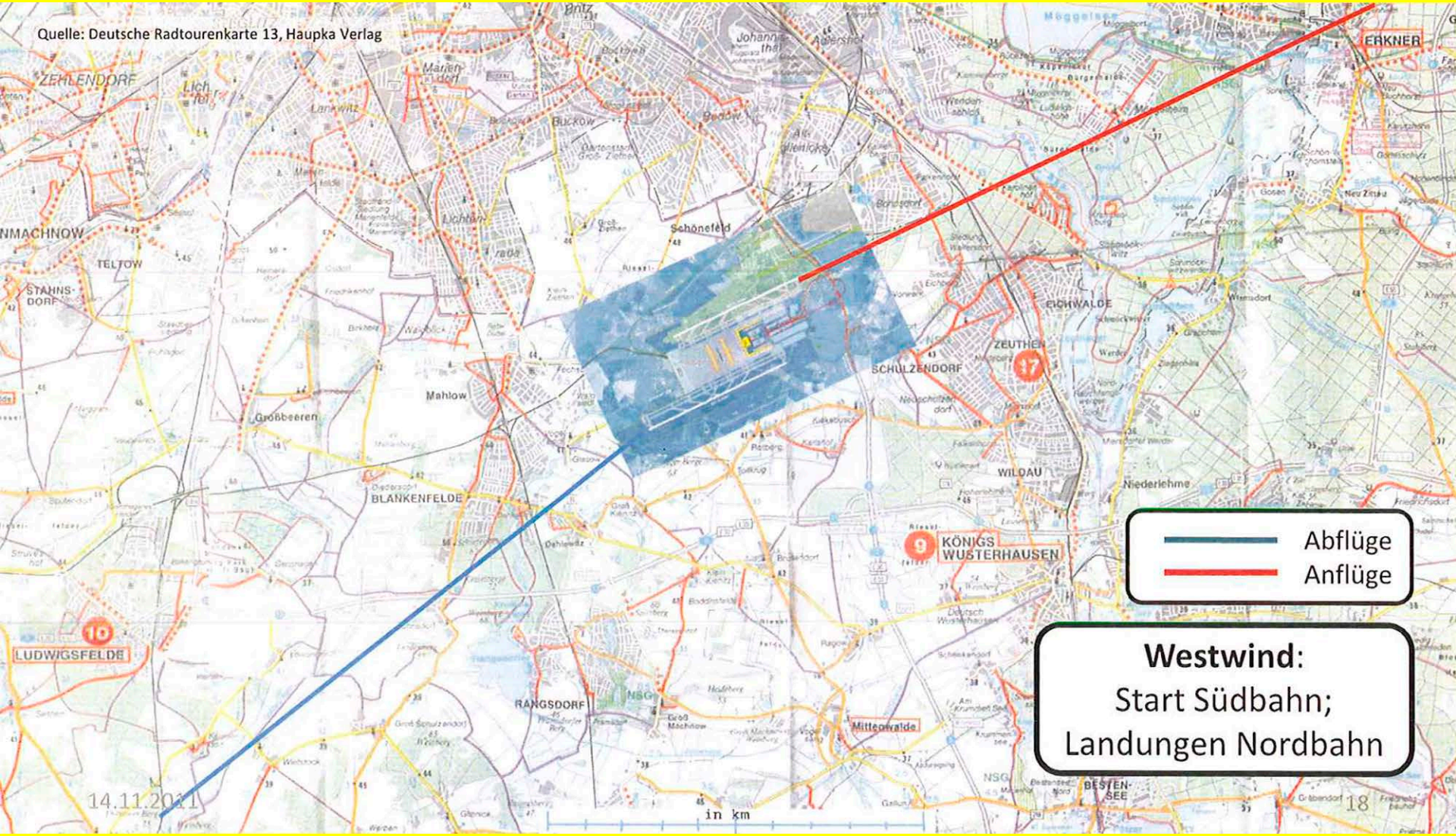
mit Lärmkorridoren

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Flugrouten BB-Modell

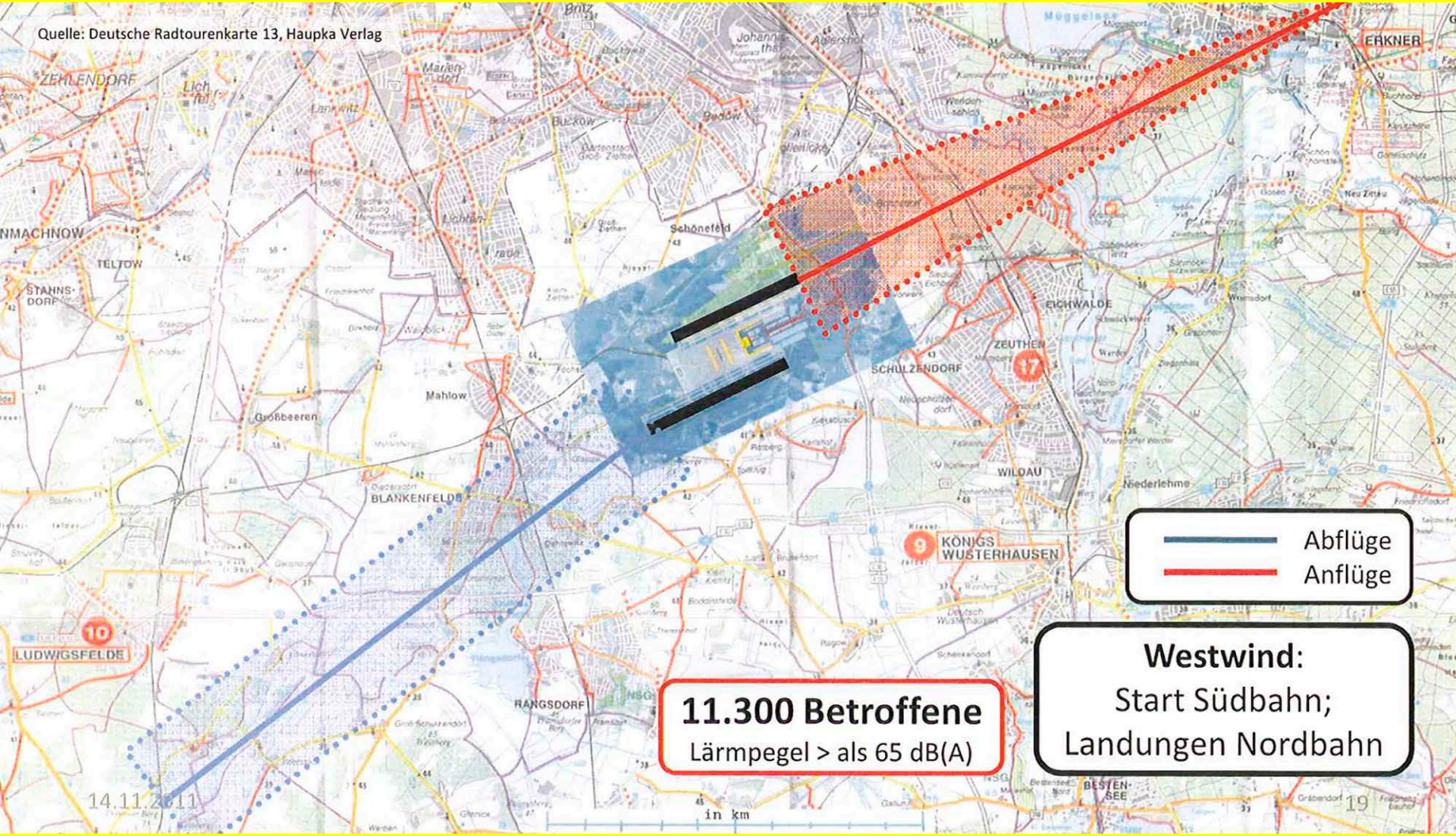
GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Flugrouten BB-Modell

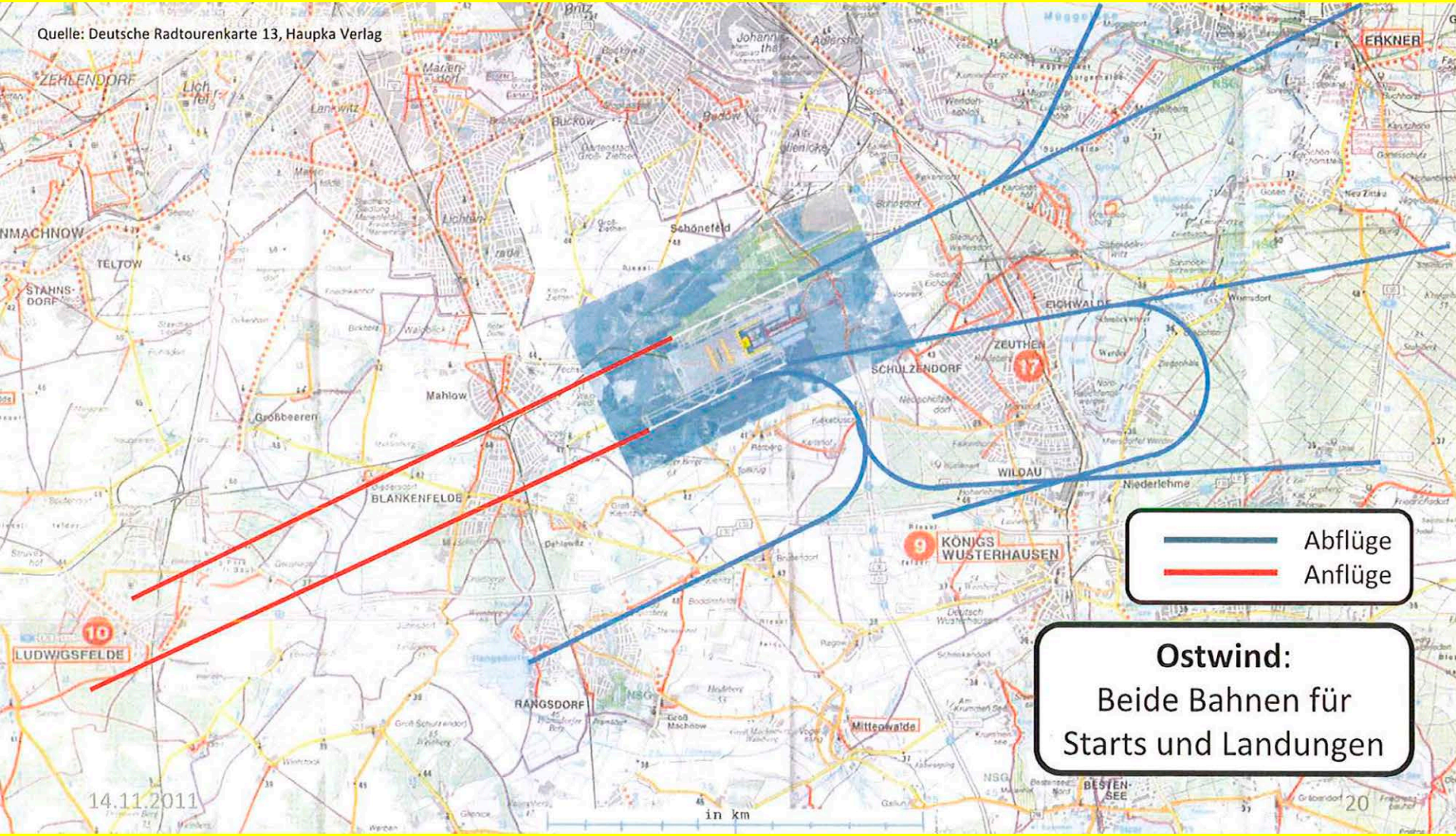
mit Lärmkorridoren

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Flugrouten DFS

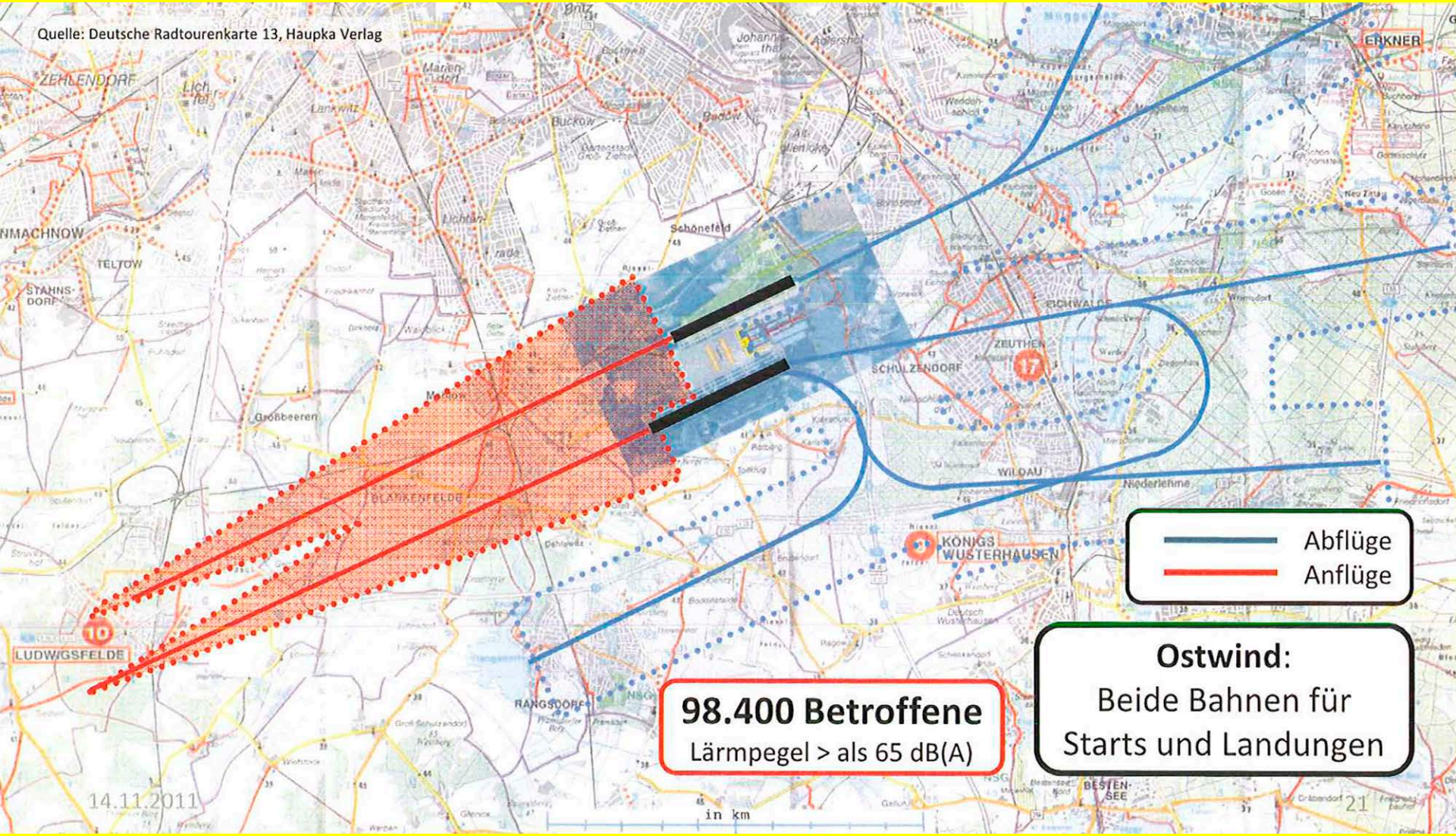
GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Flugrouten DFS

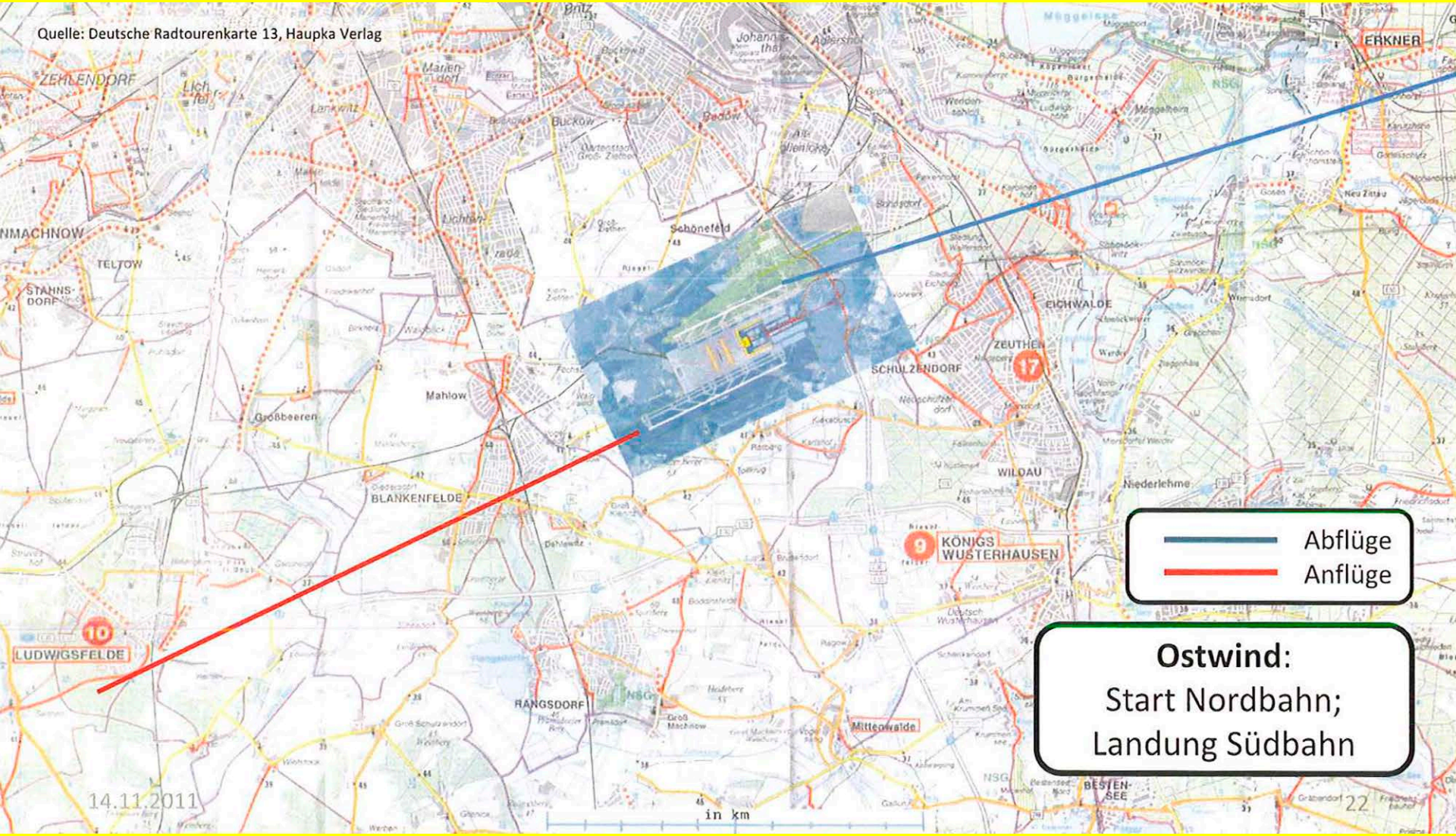
mit Lärmkorridoren

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Flugrouten BB-Modell

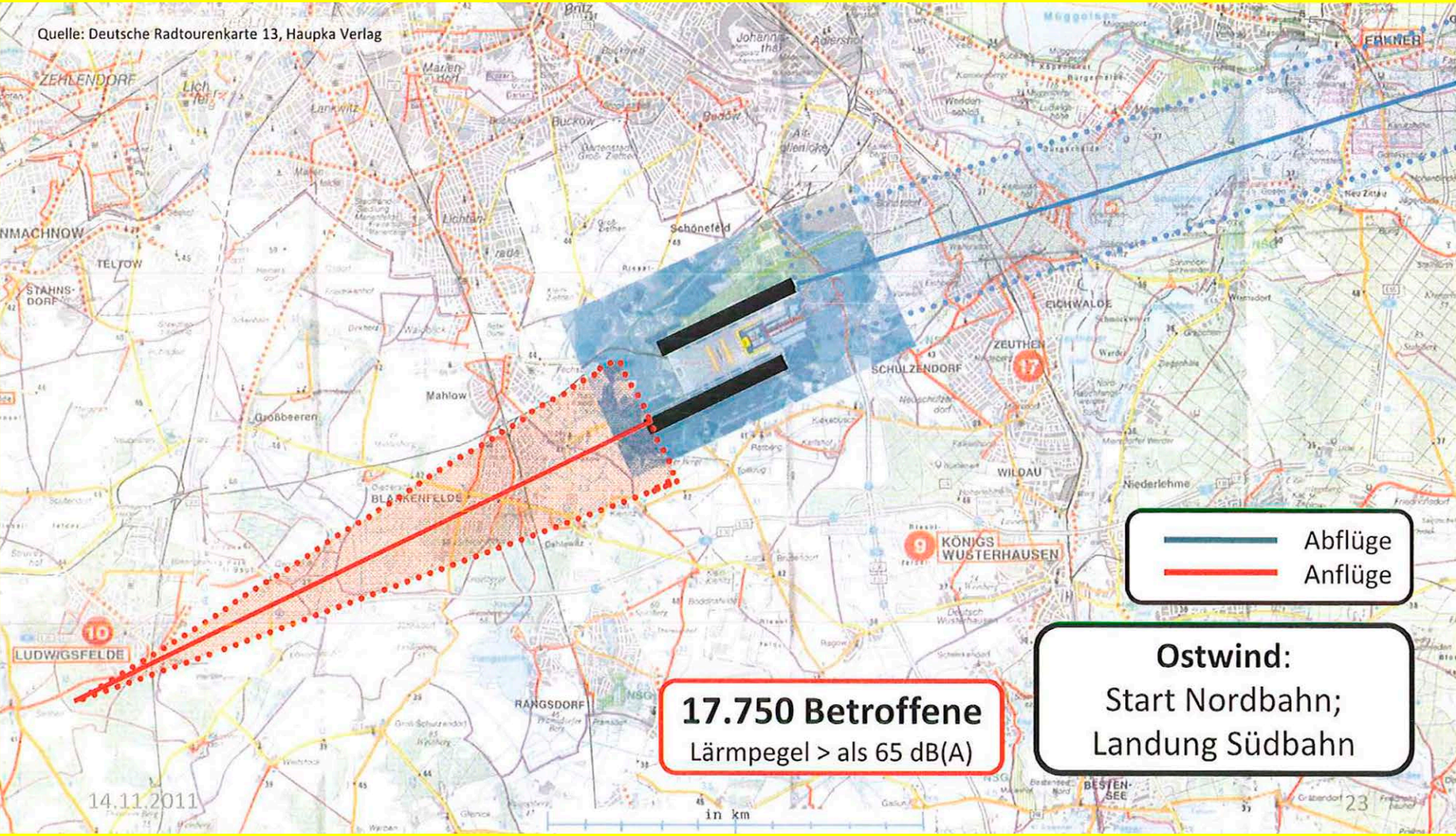
GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Flugrouten BB-Modell

mit Lärmkorridoren

GEGENLÄRM
Bürger gegen Fluglärm



Auf dieser Folie fehlen die

Entlastungszahlen
mit Hinweis auf die Berechnungsmethode
(Folie 5 im Anhang???)