



BB - Modell

(Berlin – Brandenburg – Modell)

VORSCHLAG

für ein lärmmentlastendes Betriebsregime des Flughafens BER

erarbeitet im Auftrag von Gegenlärm e.V.

Wildau, April 2012

Inhalt

1. Grundsätze des BB-Modells
2. Beschreibung des Betriebsmodells
3. Umfang der möglichen Lärmentlastung
4. Übereinstimmung mit dem Planfeststellungsbeschluss
5. Konzentration des passiven Schallschutzes auf möglichst wenige Gebiete
6. Einhaltung der Regeln des internationalen Luftverkehrs
7. Übersichtliche Betriebsführung am Boden
8. Erhöhung der Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung
9. Kritik an der bisherigen Behandlung des BB-Modells

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Flugrouten gemäß DFS

Abbildung 2: Flugrouten gemäß BB-Modell

BB-Modell schafft Lösungen für den Flughafen BER

1. Grundsätze des BB-Modells

Das Berlin-Brandenburg-Modell (BB-Modell) beinhaltet nachstehende Grundsätze:

- Deutliche Entlastung der Menschen im Umfeld des Flughafens von Fluglärm
- Aktiver Schallschutz vor passivem Schallschutz
- Konformität zum Planfeststellungsbeschluss
- Aktiver Schallschutz ermöglicht die Konzentration des passiven Schallschutzes auf weniger Gebiete, damit Schaffung der Voraussetzungen für den Schallschutz in hoher Qualität
- Einhaltung aller Regeln des internationalen Luftverkehrs
- Vereinfachte Betriebsführung am Boden durch Einbahnverkehr
- Erhöhung der Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung

2. Beschreibung des Betriebsmodells

Das BB-Modell ist einfach aufgebaut und reduziert die Anzahl der genutzten Flugrouten, indem auf einer Bahn nur gestartet und auf der anderen nur gelandet werden soll:

- Nach Westen wird nur von der Südbahn gestartet und auf der Nordbahn gelandet, und
- nach Osten wird nur von der Nordbahn gestartet und auf der Südbahn gelandet.

Es werden keine neuen Flugrouten eingeführt. Die Flugkorridore des BB-Modells folgen allerdings nur den vom Bundesluftaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF) nunmehr festgelegten An- und Abflugrouten, die über möglichst wenig besiedeltes Gebiet führen.

Der Start nach Westen erfolgt mit einer 15° Süd-Abknickung ab Bahnende und tangiert dadurch nur noch Blankenfelde/Süd in geringer Höhe. Mahlow wird nicht mehr überflogen. Die Landung nach Westen erfolgt ab Erkner geradeaus.

Der Start nach Osten erfolgt geradeaus bis Müggelheim und dann über die Gosener Wiesen. Die Landung nach Osten erfolgt ab Ludwigsfelde geradeaus.

Nach unserer Ansicht sollte für den Start nach Osten, abweichend von den Festlegungen des BAF, eine Süd-Abknickung ab Bahnende um 3° erfolgen. Damit könnten Bohnsdorf und Müggelheim, die bereits durch Anflüge in geringen Höhen stark betroffen sind, entlastet werden.

3. Umfang der möglichen Lärmentlastung

Schon beim einfachen Vergleich der Flugrouten der Deutschen Flugsicherung (DFS) mit den im BB-Modell vorgeschlagenen Flugrouten (siehe Anlagen 1 und 2) wird deutlich, dass mit den Flugrouten der DFS eine ganze Region verlärmert wird.

Unsere Schätzungen auf der Basis der Einwohnerstatistiken ergeben für das BB-Modell gegenüber dem Flugroutenmodell der DFS eine erhebliche Reduzierung bzw. Vermeidung des Fluglärms für ca. 100.000 Betroffene durch die Entlastung folgender Orte oder Ortsteile:

Berlin-Köpenick, Blankenfelde/Mitte bis Nord, Bohnsdorf, Diedersdorf, Eichwalde/Nord, Erkner/Süd, Berlin-Friedrichshagen, Genshagen, Großbeeren, Kiekebusch, Königs Wusterhausen (alle Ortsteile, auch Neu Diepensee), Berlin-Lichtenrade, Ludwigsfelde/Nord, Mahlow, Müggelheim, Rahnsdorf, Ragow, Rangsdorf, Rotberg, Berlin-Rudow, Schulzendorf, Waltersdorf, Schmöckwitz, Schönefeld, Stahnsdorf, Teltow, Wildau, Zeuthen

Damit ist das Modell ein Beitrag zum aktiven Schallschutz.

4. Übereinstimmung mit dem Planfeststellungsbeschluss

Die Spiegelung des BB-Modells am Planfeststellungsbeschluss (PFB) führt zu folgenden Aussagen:

- Mit dem BB-Modell können An- und Abflüge, also Starts und Landungen, auf beiden Bahnen gleichzeitig durchgeführt werden (PFB S.336).
- Der Flugverkehr wird gleichmäßig auf beide Bahnen verteilt (je 50%) (PFB S.416). (Es scheint fraglich, dass diese PFB-Vorgabe nach den bisher bekannt gewordenen Plänen des Flughafens erreicht werden kann.)
- Im Prognoseszenarium des PFB für 2023 sind maximal 83 Flugbewegungen pro Stunde vorgesehen (PFB S. 222).
- Im Auftrag der Flughafengesellschaft wurden im Jahre 2011 dazu 46 Starts einmal pro Tag in der Spitzenstunde für den gleichen Prognosezeitraum präzisiert. Das BB-Modell ermöglicht permanent 45 Starts und mindestens 45 Landungen gleichzeitig in jeder Stunde (also 90 Flugbewegungen, vergleiche PFB S. 334). Damit wird die für den Endausbau geplante Kapazität (360 000 Flugbewegungen) bei Verwendung des BB-Modells um 25 % überschritten, da dann 459 900 Flugbewegungen (FBW) allein in den 14 Tagstunden möglich wären.

(Anmerkung: Setzt man 100 Passagiere pro Flugbewegung entsprechend den Berechnungen (PFB S.336) an, ergeben sich mit dem BB-Modell rund 46 Mio. abzufertigende Passagiere pro Jahr. Dieses Passagieraufkommen können weder das bisher geplante noch das derzeit gebaute Abfertigungssystem in Schönefeld bewältigen.)

- Das BB-Modell stützt auch die Aussage im PFB (S. 334), dass mit den beiden unabhängig voneinander zu betreibenden Bahnen eine Kapazitätsreserve bis weit in die Zukunft besteht.

5. Konzentration des passiven Schallschutzes auf möglichst wenig Gebiete

Das BB-Modell schafft durch den aktiven Schallschutz die Voraussetzung, den passiven Schallschutz auf eingegrenzte Gebiete zu konzentrieren. Damit können besonders sensible Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen, Krankenhäuser, Seniorenheime u.a.) mit bestem Lärmschutz versehen werden, ohne dass sich die Summe der Kosten erhöht.

6. Einhaltung der Regeln des internationalen Luftverkehrs

Das BB-Modell ist einfach und stellt keine Einschränkung des internationalen Flugverkehrs dar. Im Gegensatz dazu wäre eine vollständige Sperrung einer Bahn für jeglichen Flugverkehr zu bestimmten Zeiten, wie in der Arbeitsgruppe der FLK angeregt, immer eine Einschränkung.

Das BB-Modell ist an das Bahnnutzungskonzept großer Interkontinentalflughäfen angelehnt.

7. Übersichtliche Betriebsführung am Boden

Das BB-Modell fördert den kontinuierlichen, begegnungsfreien Rollverkehr nach dem Einbahnstraßenprinzip und erhöht damit die Sicherheit am Boden. Der Rollverkehr kann auch bei Ausfall oder Behinderung der technischen Einrichtungen kontinuierlich und sicher durchgeführt werden.

8. Erhöhung der Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung

Der wichtigste Grund für eine hohe Akzeptanz des neuen „Single-Airports“ Berlin-Brandenburg durch die Bevölkerung, die im nahen und weiteren Umkreis von Schönefeld lebt, wird die möglichst geringe Anzahl der vom Lärm betroffenen Menschen sein (PFB S.220). Die mehr als 100.000 Menschen, die durch das BB-Modell weniger belastet werden, sind daher ein starkes Argument.

Eine dritte Start- und Landebahn ist auf Grund der erkennbaren Kapazitätsreserven, weit über den Prognosezeitraum des PFB hinaus, nicht erforderlich (PFB S.334).

9. Kritik an der bisherigen Behandlung des BB-Modells

Das BB-Modell wurde in der Fluglärmkommission (FLK) mit sehr großer Mehrheit (nur zwei Gegenstimmen und sechs Enthaltungen) befürwortet. Die Vorsitzende der FLK, Frau Schneider, erhielt den Auftrag, das Modell zur weiteren Bearbeitung der Deutschen Flugsicherung zuzuleiten.

Auch das Umweltbundesamt (UBA) hat in seiner „Lärmfachliche(n) Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benehmensbeteiligung nach §32 Luftverkehrsgesetz“ das BB-Modell zur weiteren Untersuchung empfohlen.

Trotz des eindeutigen Auftrages der FLK und der positiven Stellungnahme des UBA ist eine Prüfung offensichtlich bisher nicht erfolgt.

Unsere Anfragen zum Stand der Bearbeitung des BB-Modells an die Deutsche Flugsicherung, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Vorsitzende der Fluglärmkommission sind bisher in der Sache unbeantwortet geblieben.

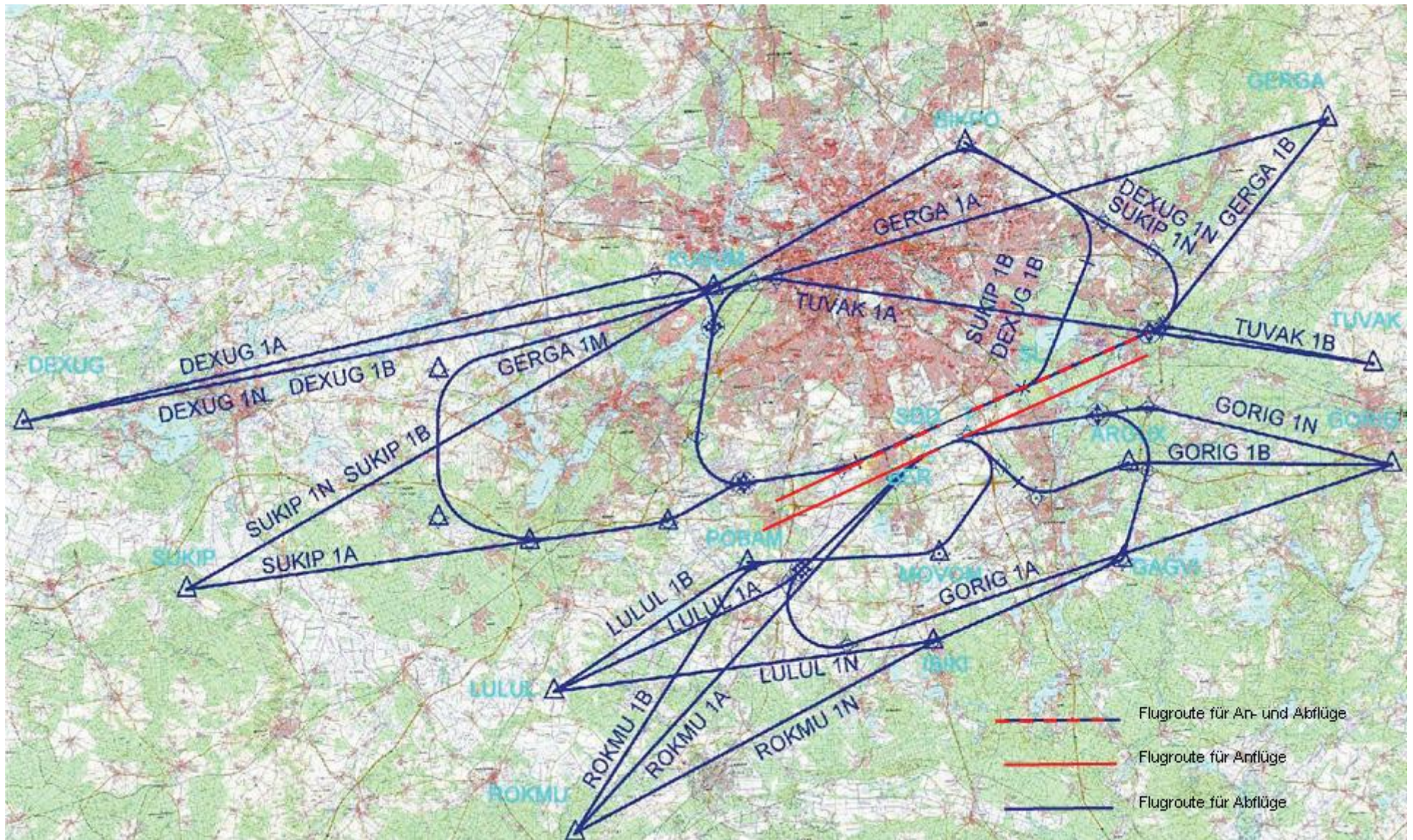


Abbildung 1: Flugrouten im An- und Abflug, durch die DFS veröffentlicht

Berlin - Brandenburg - Modell

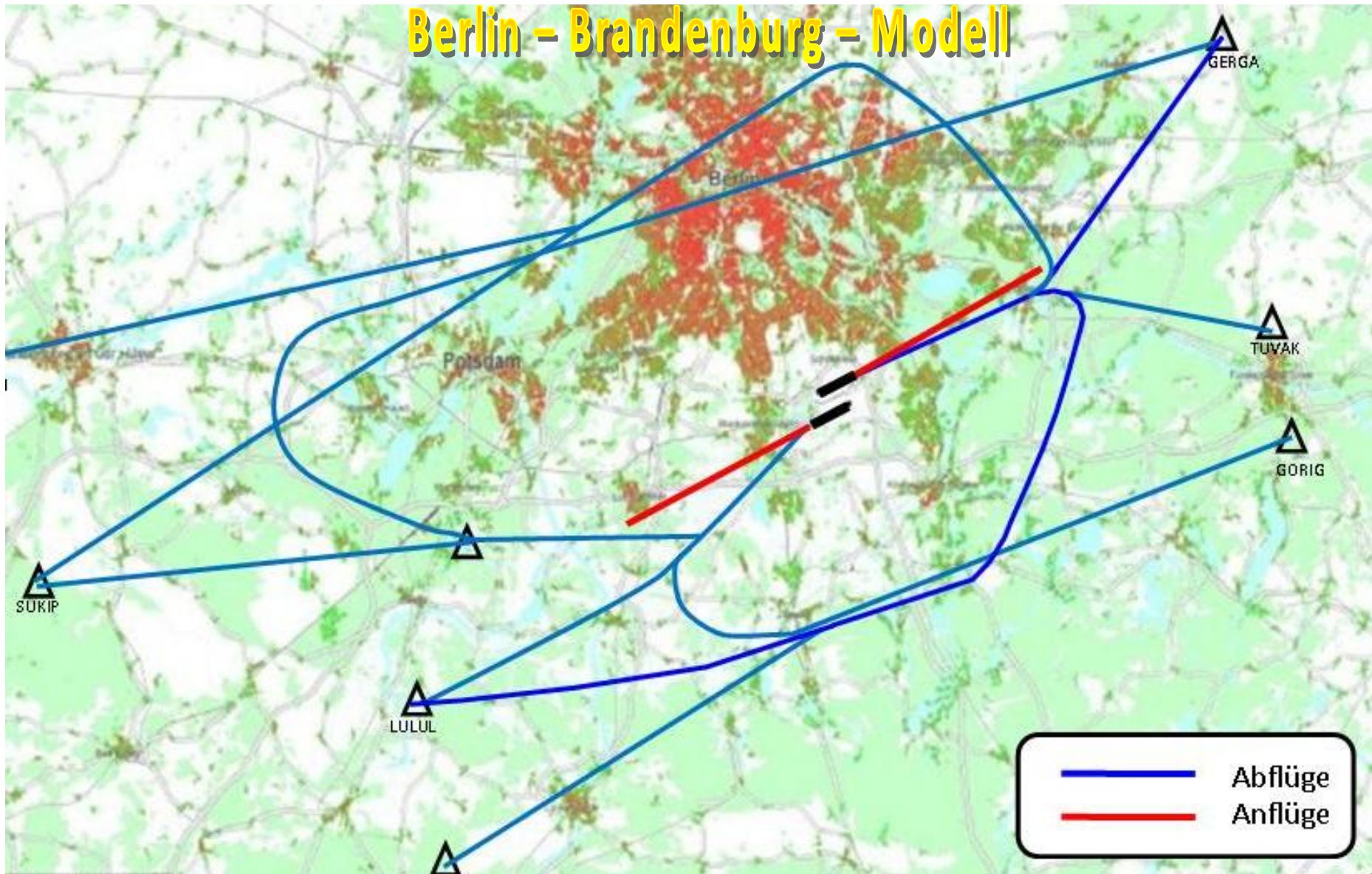


Abbildung 2: Flugrouten im An- und Abflug, die gemäß BB-Modell benötigt werden