

GEGENLÄRM

Bürger gegen Fluglärm

Vorstellung eines alternativen Flugbetriebskonzeptes für BER Schönefeld

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

**Erarbeitet: durch den Bürgerverein
GegenLärm e.V. in Zusammenarbeit mit
Fachleuten aus den Bereichen
Flugsicherung und Flugbetrieb**

Inhalt der Präsentation



1. Vorbemerkung

2.. Ziele

3. Vorgaben des PFB

4. Modell-Beschreibung

5. Darstellung der Flugrouten

6. weitere Schritte

Vorbemerkungen

Drucksache 5/3920 :
Der Entschließungsantrag der Regierungsfractionen fordert auf, auch nach dem 04. Juli 2011 entwickelte Vorschläge einzubringen, die zur Verminderung der Lärmemission durch Fluglärm beitragen.

Unser Konzept, insbesondere die Art der Nutzung der vorhandenen Pisten, ermöglicht die Einhaltung der mit dem PFB vom 13.08.2004/PEB „Lärmschutzkonzept BBI“ festgelegten Lärmschutzgebiete vom 20.10.2009.

Gemäß o.g. Entschließungsantrag sollen soviel Fluglotsen bei der DFS zum Einsatz kommen, dass lärm-schutzoptimierte Flugbewegungen möglich sind. Dieses Konzept kann ermöglichen, mit weniger Radarfluglotsen pro Tag auszukommen.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass viele der beim BAF eingereichten und mit der FLK beratenen Routen offensichtlich nicht in den durch PFB definierten Lärmschutzgebieten liegen. Das betrifft vor allem die Routen Alternative 5 nach GORIG und die LUDDI (kurz).

Ziele



- 1. Verringerung der großflächigen Verlärmung der Anrainergemeinden des Flughafens Schönefeld BER**
- 2. Verringerung der Anzahl der vom Lärm betroffenen Menschen insgesamt, insbesondere durch die Doppelbelastung aus An- und Abflüge**
- 3. Betrieb des Flughafens Schönefeld BER im Sinne des Planfeststellungsbeschlusses und gemäß ICAO**
- 4. Einhaltung der dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegenden Lärmschutzbereiche**

Vorgaben des PFB



- 1. gefordert wird ein unabhängiger Betrieb auf beiden Bahnen** (PFB, S. 409, Ziff.: 7.1.2.1.2 Parallelfugbetrieb)
- 2. gefordert wird ein sichere und effiziente Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens** (PFB, S. 416, Ziff.: 7.1.4 Betriebskonzept)
- 3. gefordert wird eine 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



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

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

Getrennter (segregated) unabhängiger Parallelbetrieb

Landung auf der einen und Starts auf der anderen Piste, und somit auf beide Pisten **zwangsläufige Verkehrsverteilung**

→ Die DFS hat aufgrund der am Verkehrsflughafen München gewonnenen Erfahrungen ausschließlich die unter Pkt. A aufgeführte Betriebsart zur Grundlage aller weiteren Entscheidungen gemacht. **Erfahrungen, die an anderen international führenden Flughäfen mit ähnlicher Infrastruktur vorliegen, wurden nicht in Betracht gezogen.**

Auswertung Optionen



In Deutschland ist der unabhängige Parallelbetrieb mit zwei Pisten auf Grund des notwendigen Pistenabstandes nur auf zwei Flughäfen dieser Größe möglich: München und Berlin!

Gemischter unabhängiger Parallelbetrieb

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

Getrennter (segregated) unabhängiger Parallelbetrieb

Landung auf der einen und Starts auf der anderen Piste, und somit auf beide Pisten **zwangsläufige Verkehrsverteilung**

→ Außerordentlich wichtig für die Akzeptanz des Flughafens BER erscheint es uns, in Auswertung der Erfahrungen aus London-Heathrow, die permanente Verlärmung vieler Bürger zu verhindern.

Das Segregated-Modell: Getrennter unabhängiger Betrieb paralleler Bahnen nach dem Vorbild London-Heathrow (LHR).

- LHR: 475.000 Flugbewegungen (2007)
- BER: 360.000 Flugbewegungen (2023 [gem. PFB])



Quelle: <http://maps.google.de/>

Auf der einen Bahn wird nur gestartet, auf der anderen Bahn nur gelandet – und das unabhängig voneinander!

- Verwendung der von der Fluglärmkommission empfohlenen Routen,
- Verringerung der Anzahl der Abflug- und Anflugrouten und somit Verkleinerung des Gebietes mit Lärmemission.
- Verbleibende Routen können von der FLK weiter optimiert werden (z.B.: BR Ost – Alternative 14 mit bestem Lärmgütwert von 0,39 wird in Richtung Ost mit dem neuen Konzept möglich)

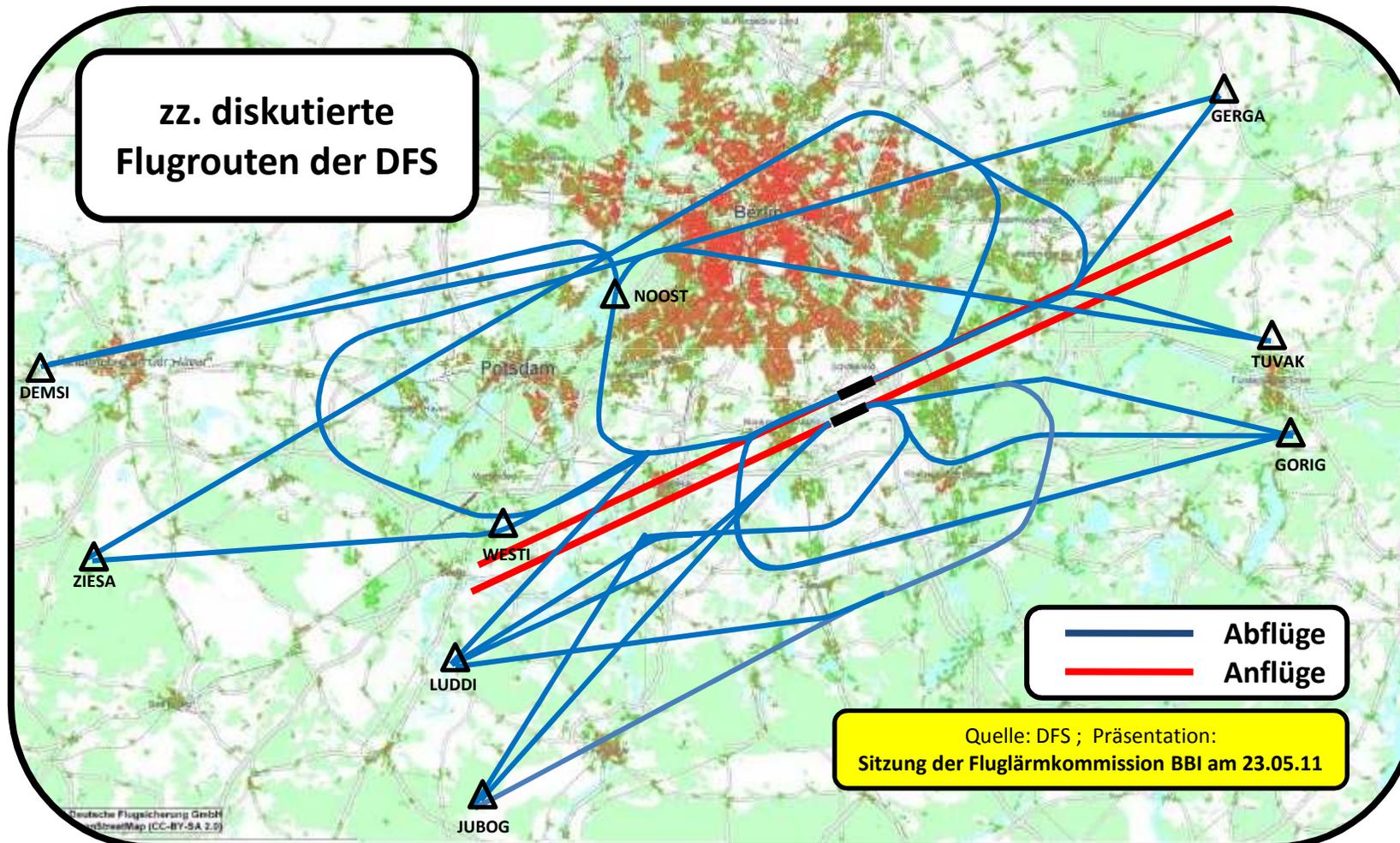
Gewährleistet sind:

- **Sicherheit, Lärmschutz/Umweltschutz und**
- **Sicherstellung der bis 2023 geplanten Flugbewegungen**

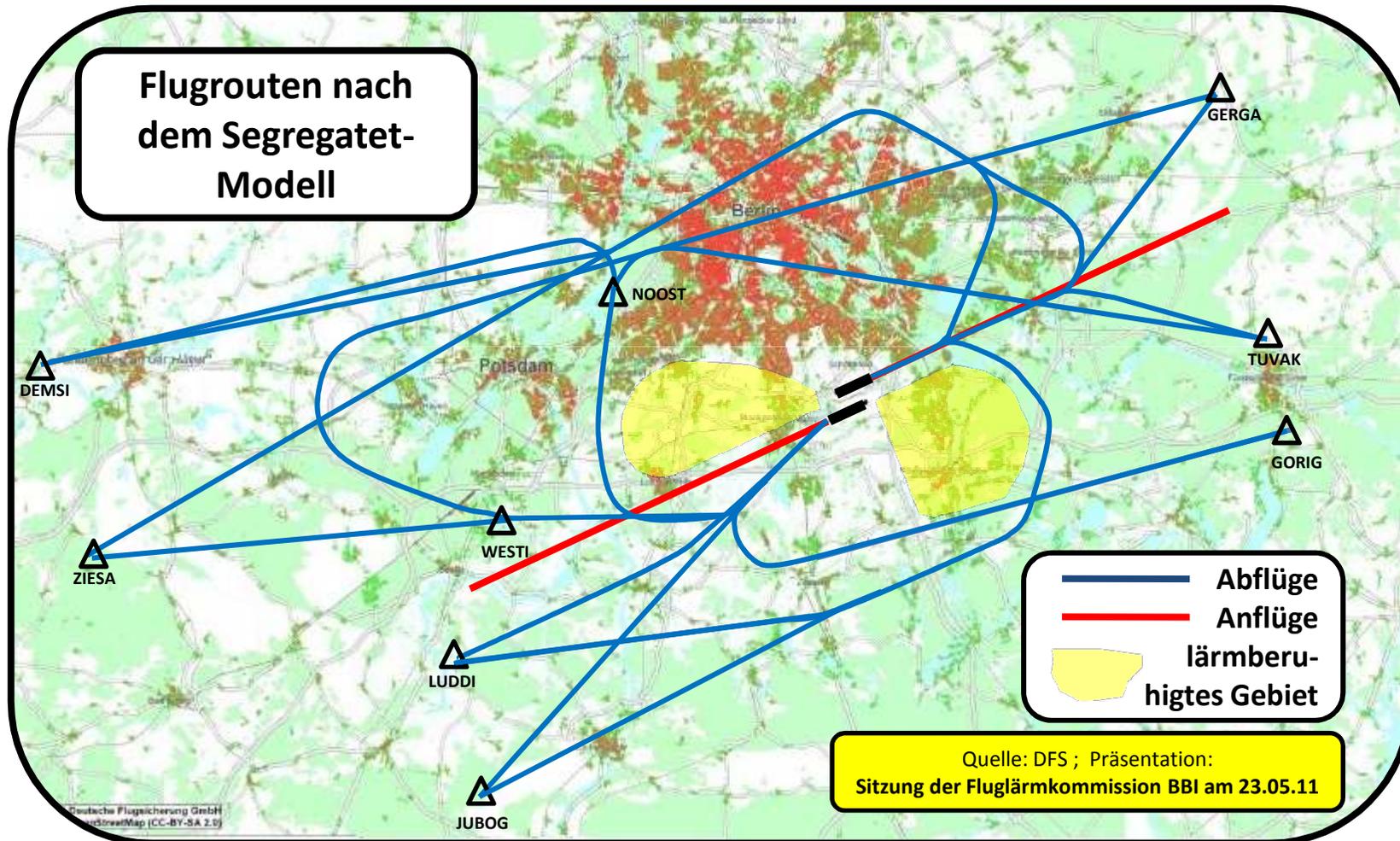
Das vorgestellte Betriebskonzept „Segregated Operations on parallel runways“

1. reduziert die Belastung der Anrainer auf das unvermeidbare Minimum,
2. ist nachweislich eine erprobte und leistungsfähige Betriebsart (LHR 475.000),
3. bietet 30% Kapazitätsreserve bezogen auf die für 2023 projektierten Flugbewegungen (BER 360.000),
4. und entspricht vollständig den Regeln der ICAO und dem Planfeststellungsbeschluss.

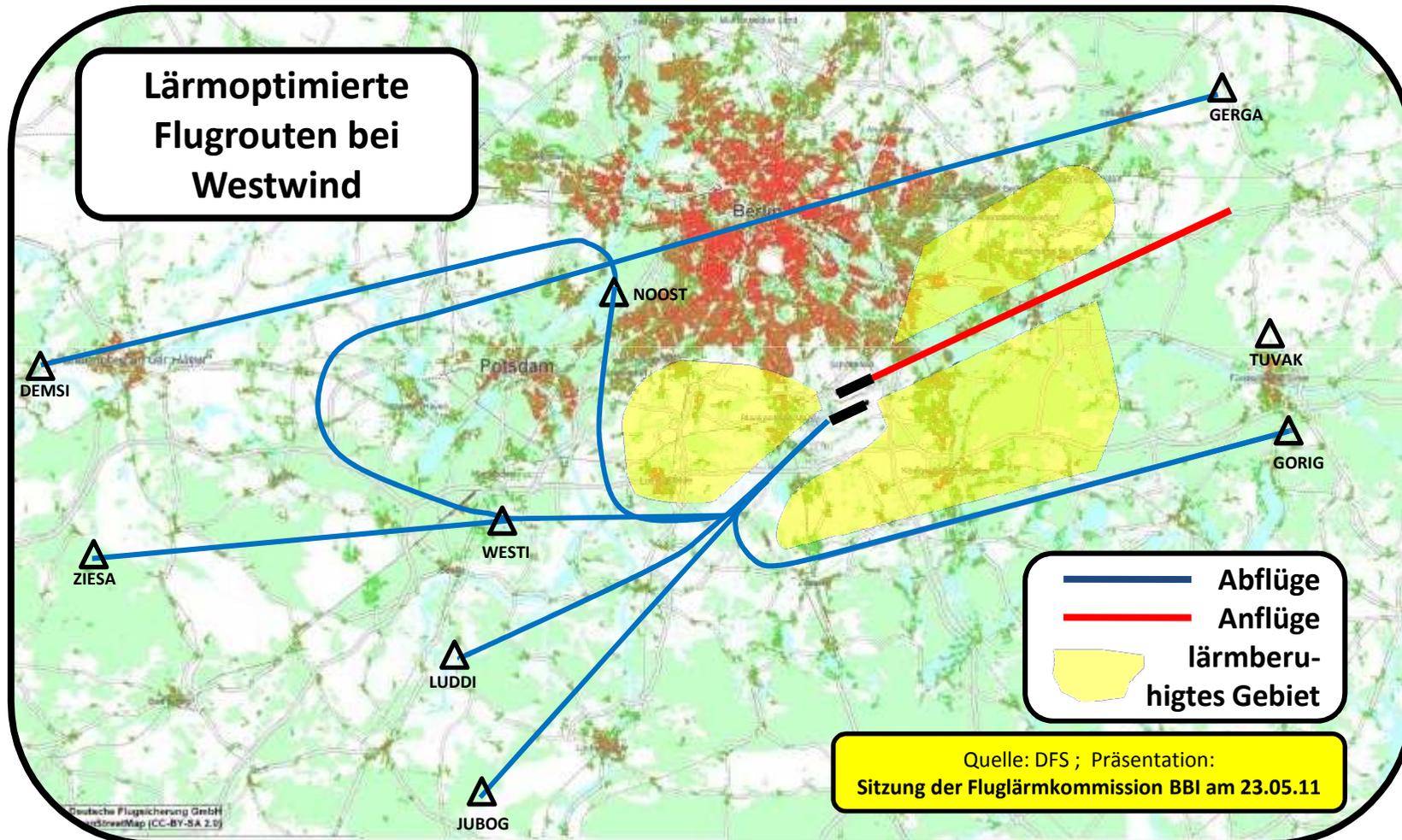
Darstellung Flugrouten



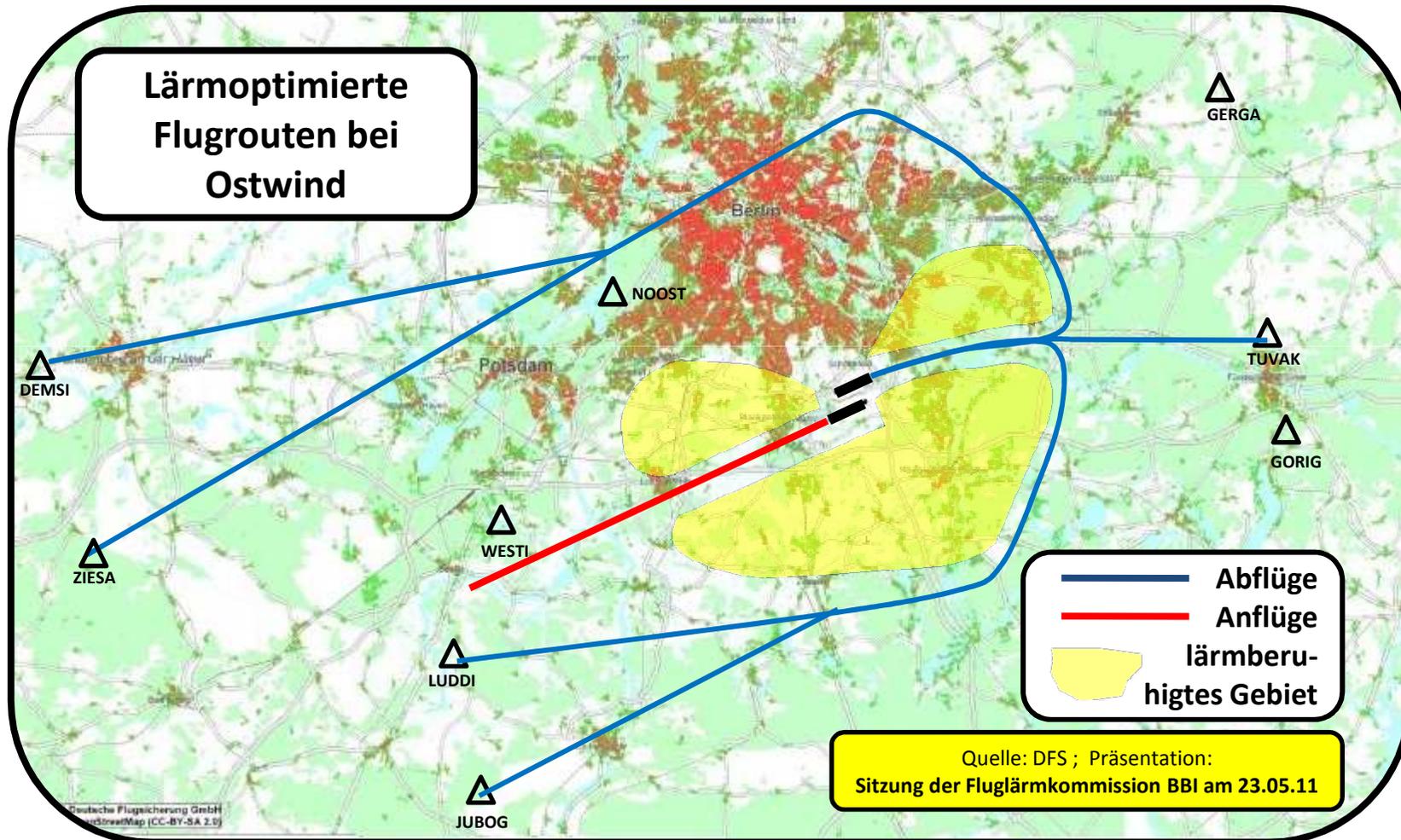
Darstellung Flugrouten



Darstellung Flugrouten



Darstellung Flugrouten



weitere Schritte



**Einbringen der
Vorschläge in die
Fluglärmkommission**

**Validierung der durch das Konzept
verursachten Lärmbelastungen an
den betroffenen Stellen gemäß
VBUF bzw. der Methodik des PFB
und Erstellung entsprechender
Karten**

**Optimierung der zz.
diskutierten Routen ,
um die Lärmbelastung
weiter zu reduzieren**

**Wirtschaftliche Bewertung in Bezug
auf Schallschutzmaßnahmen, Flug-
lotsenbedarf, Kerosinverbrauch im
Rollverkehr, Entwicklungshemm-
nisse der Anliegergemeinden etc.**

Wir verstehen unseren Vorschlag als einen bisher ungeprüften Beitrag, der auf Dauer die Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung verbessern kann. Wir bitten deshalb alle am Prozess der Flugroutenfestlegung Beteiligten, insbesondere

- die Deutsche Flugsicherung GmbH
- das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung
- das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
- das Umweltbundesamt
- die Fluglärmkommission
- die Landesregierung Brandenburg
- die interessierten Bürger, Vereine und Bürgerinitiativen

diesen Vorschlag ernsthaft in die anstehenden Prüfungen einzubeziehen und zu unterstützen.

www.gegenlaerm.org

Vielen Dank!

info@gegenlaerm.org

Back up

Fakten zur Sicherheit



- **Das vorgeschlagene Betriebskonzept ist überschaubar, einfacher zu handhaben und hält für Piloten aus aller Welt keine vom Standard abweichende Überraschungen bereit.**
- **Die beim bisherigen Routenkonzept nachgewiesene sehr hohe Anzahl an potentiellen Konflikten (gefährliche Annäherungen) am Kreuzungspunkt zwischen Anflügen und Abflügen sinkt um mehr als 80 % (S.26 Präsentation der DFS vom 14.03.2011).**
- **Der Sendemast in Königs Wusterhausen stellt in diesem Konzept kein relevantes Hindernis dar. Deshalb müssen keine Kompromisse in Bezug auf Steiggradienten und Hindernisfreiheit eingegangen werden.**

- Die Flugrouten sind deckungsgleich mit dem durch PFB definierten Lärmschutzbereich.
- Durch den Wegfall der scharfe Südkurve entfallen die erheblichen Einschränkungen des kontinuierlichen Sinkfluges (vom Bundesminister für Verkehr empfohlene CDA Verfahren bei Anflügen) (S.6 Präsentation der DFS vom 09.05.2011).
- Die ICAO-Verfahren zur Lärminderung bei Abflügen können auf allen Abflugrouten genutzt werden.

- Die Anzahl der bis 2023 prognostizierten Abflüge kann nach diesem Modell gemäß den Erläuterungen der Planfeststellungsbehörde (Grobplanung BBI vom 30.03.1998)* sicher und effizient bewältigt werden (mit mehr als 30% Reserve).
- Beim nach Start und Landung getrennten unabhängigen Betrieb sind pro Tag 8 Radar-Fluglotsen weniger als beim gemischten unabhängigen Betrieb erforderlich. Es entfällt die Überwachung der ungenutzten An- und Abflugsektoren (lärmberuhigten Bereiche).
- Weitestgehende Realisierung eines kreuzungsfreien und zügigen Rollverkehrs, der durch die der Auslegung des Rollfeldes entsprechende Trennung des ankommenden und des abfliegenden Verkehrs erreicht wird.

* siehe nächste Folie

Erläuterungen der Planfeststellungsbehörde zu den Planungen der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) für Flugverfahren am Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg (Grobplanung BBI vom 30.03.1998)

Die Planfeststellungsbehörde ist in diesem Zusammenhang davon ausgegangen, dass unter idealen Bedingungen auf einer Startbahn maximal 40 Starts pro Stunde möglich wären, wobei diese Zahl in der Praxis kaum zu erreichen ist, so dass realistischere eine Zahl von 35 Starts pro Stunde auf einer Startbahn angesetzt werden kann. Die Zahl von 35 Starts pro Stunde wäre also abzuwickeln, ohne dass zeitgleiche Abflüge benötigt werden. Erst wenn diese Zahl überschritten wird, sind zeitgleiche Abflüge erforderlich. Ausweislich der von den Trägern des Vorhabens erstellten Luftverkehrsprognose tritt dieser Fall am Spitzentag im Endausbauszenario (Szenario 20XX, Prognosejahr 2023) zwei Mal auf (Planfeststellungsantrag Band M (M 1 Verkehrsprognose und Modellflugplan), Kapitel 1.5, Seite 190).

Hinweis dazu: Diese Erläuterungen wurden im Schreiben des MIL vom 14.02.2011 zum gleichen Thema übernommen und damit unverändert in ihrer Aussage bestätigt.