

## **Sieg der Airline-Lobby**

### **Flugrouten betreffen über 500.000 Brandenburger und Berliner**

### **Die Politik "hat sich bemüht"...**

Die heute für den BER genehmigten Flugrouten des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) sickerten schon gestern durch die Presse. Wesentliche Veränderungen im Vergleich zu den bisherigen Vorschlägen der DFS gibt es nicht.

Fazit: Die Politik "hat sich bemüht"..., das Ergebnis lässt mehr als zu wünschen übrig:

**Entgegen** den **Versprechen von Bundeskanzlerin Merkel** und **von Bundesverkehrsministers Ramsauer** den **Vertrauensschutz zu wahren**,

**entgegen** den **Versprechen** den **Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit** zu stellen,

**entgegen** den **eindeutigen Empfehlungen** der **Fluglärmkommission** und

**entgegen** den **gutachterlichen Empfehlungen** des **Umweltbundesamtes** **südlich außen um Berlin und Potsdam herum zu fliegen**

**wird** der **Vertrauensschutz** der **Bürger** den **Interessen** von **Fluglinien** und der **Flughafengesellschaft** **geopfert**.

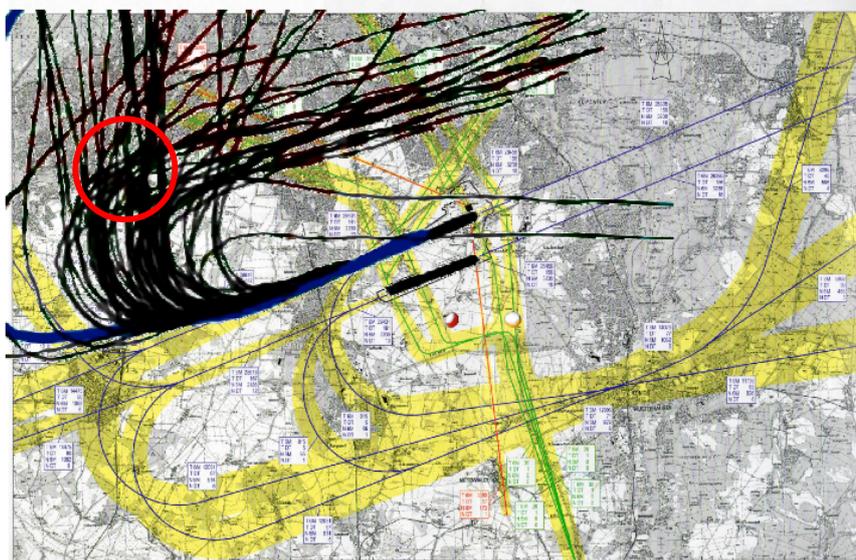
Die südliche Hälfte von Berlin und die daran angrenzenden Gebiete Brandenburgs werden also verlärmert werden. Das Ziel des Baus des BER, weniger Menschen den Folgen von Überflügen auszusetzen, ist ins Gegenteil verkehrt worden, weil wahrscheinlich viel mehr Menschen dem Fluglärm ausgesetzt sein werden. Dafür haben Berlin, Brandenburg und der Bund über 2,5 Mrd. EUR an Steuergeldern ausgegeben.

Ursachen sind der parallel unabhängige Flugbetrieb und die Flugfreigabe ab 1500m Flughöhe. Beides hätte die verantwortlichen Politiker ändern können, wenn sie gewollt hätten.

Die Arbeit der Fluglärmkommission und des Umweltbundesamtes hätte man sich sparen können, denn deren Empfehlungen für bessere Flugrouten werden vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ignoriert. Der Flughafenbetreiber besteht auf dem parallel unabhängigen Abflugbetrieb und beruft sich dabei auf den Planfeststellungsbeschluss. Dadurch müssen bei Westwind startende Flugzeuge von der Nordbahn, wenn sie Richtung Osten fliegen über Teltow, Stahnsdorf, Kleinmachnow und Berlin wenden. Zusätzlich gehen alle Flüge Richtung Norden zukünftig über diese Region und Berlin.

Durch die Flugroutenfreigabe ab einer Flughöhe von 1500m werden für die Airlines die kürzesten Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet gesichert. An die Flugrouten müssen sie sich nicht halten und Gebiete werden überflogen, in denen die Menschen nicht damit rechnen mussten, z.B. in Teltow (siehe Grafik unten). Jetzt ist es amtlich: **Einen Vertrauensschutz gibt es für diese Menschen nicht.**

### **Verteilung der Flugbewegungen Richtung 25 (Westbetrieb)**



Die Grafik links zeigt die ab Inbetriebnahme des BER durchschnittlich zu erwartenden, täglichen Überflüge der wendenden Flugzeuge die von der Nordbahn starten. Jede schwarze Linie zeigt einen Überflug. Die Überflüge wurden eingetragen in die Karte, mit der die FBS die Bürger fast 10 Jahre lang darüber informiert hat, wo geflogen werden soll. Demnach sollten die Flugzeuge innerhalb der gelben Korridore bleiben, nicht aber über Teltow fliegen (roter Kreis). Auf die Karten haben die Bürger vertraut.

Quelle: Teltow gegen Fluglärm e. V.

Die Flugroutenfestlegung durch das BAF hat gezeigt: Die Wirtschaftlichkeit der Airlines ist wichtiger, als die Gesundheit der über 500.000 Menschen in Berlin und Brandenburg, die ab dem 3. Juni 2012 unnötigerweise von Fluglärm und Abgasen betroffenen sein werden.

Hätte man auf den unabhängigen Startbetrieb verzichtet und würde stattdessen mit einem abhängigen Startbetrieb planen, dann wären andere Flugrouten möglich, die viel mehr Menschen entlasten könnten. Der unabhängige Flugbetrieb wird für den BER, der den regionalen Bedarf decken soll, nicht gebraucht. Nur dafür ist er genehmigt worden. Zur Erinnerung: Der BER hat bei Eröffnung durchschnittlich 22 Starts in der Stunde. Die maximale Kapazität des BER werden 360.000 Flugbewegungen sein. Das werden durchschnittlich 31 Starts in der Stunde. Eine Startbahn hat eine Kapazität von 40 Starts. Bei abhängigem Betrieb sind dank moderner Technik über 50 Starts in der Stunde möglich.

Warum der Flughafenbetreiber vor diesem Hintergrund auf dem parallel unabhängigen Betrieb besteht, der unnötig die Anzahl der von Flugrouten Betroffenen immens erhöht, bleibt sein Geheimnis.

Die Flughafengesellschaft und deren Chefs im Aufsichtsrat ruinieren damit jedenfalls von vornherein die Akzeptanz des Infrastrukturprojekts in der Bevölkerung.

„Falls Herr Wowereit und Hr. Platzeck meinen sollten, wir sollen endlich Ruhe geben, damit sie entspannt ihre BER Eröffnungsparty feiern können, können wir ihnen statt dessen empfehlen sich lieber auf einen "schönen" Sommer und Herbst einzustellen. Die Tagesordnung ist noch längst nicht dran. Solange Politiker in Sachen Fluglärm machen, was sie wollen, lassen wir uns den Mund jedenfalls nicht verbieten. Wir gehen davon aus, dass das noch viel mehr Bürger auch so sehen werden, wenn der BER erst in Betrieb geht.“, gibt Thomas Czogalla von Teltow gegen Fluglärm die Stimmung aus seinem Verein wieder.

Teltow, 25.01.2012

Thomas Czogalla  
1. Vorsitzender  
Teltow gegen Fluglärm e.V.