

Antrag des Landkreises PM an die FLK

Die FLK möge beschließen, die DFS mit folgenden Flugverfahrensvorschlägen zu beraten, bzw. möge sich die nachfolgenden Forderungen zu Eigen machen:

Inhalt

Begründung/Motivlage	1
Einfädelpunkt Westanflüge (Nord) Transitions-Verfahren	2
Beleg der Machbarkeit anhand der DFS-Pläne vom 14.03.2011 (Analogie zu Osten)	3
Problemlage frei geführte Westanflüge	4
Forderungen für „frei geführte“ Westanflüge	5
Detail: Meldepunkt „freie“ Anflüge südwestlich Dreieck Potsdam	6
Detail: Heranführung (Nord)Westverkehre südlich Brandenburg/Havel	7
Ostverkehre zur Westlandung östlich an Berlin und südlich an BBI vorbeiführen	8, 9

Die DFS hat den „Planungskorridor“ für die Westanflüge von Berlin entfernt – auch von Bereichen, in denen tatsächlich weniger Menschen betroffen wären als an den Havelseen. Die Menschen dort zu verschonen, ist wie überall vernünftig. **Doch man darf nicht kurz vor dem Ziel halt machen mit der Westverschiebung und so tun, als gäbe es die Havelsee-Kommunen nicht.**

- Die dortigen **staatlich anerkannten Erholungsorte sind in Wahrheit besonders sensibel.**
 - **Tourismus** ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor – und zwar mangels herausragender Kulturgüter der Erholungs- und Wassertourismus!
 - **Die Menschen sind** unter Inkaufnahme weiter Fahrwege in die großen Städte **in die Havelsee-Gemeinden gezogen, um es für ihre Familien besonders ruhig zu haben.** Viele hatten ganz gezielt und intensiv auch die Flugroutenpläne recherchiert und fühlten sich bei ihrem Zuzug in die Havelsee-Gemeinden sicher!
 - Es ist eine sehr ruhige Gegend. **Fluglärm wäre damit eine besonders stark spürbare Last, die nicht im allgemeinen Geräuschpegel untergeht!**
 - Eine **Naherholungsregion** ginge auch für die Berliner und Potsdamer verloren!
 - Man darf Fluglärm nicht gerade dahin legen, wo es besonders ruhig und schön ist und sich die Menschen eigentlich erholen und an der Natur erfreuen wollen.

Der gesamte jetzige „Korridor“ ist inakzeptabel, es ist praktisch unmöglich, innerhalb dieses Korridors eine vernünftige Route zu wählen.

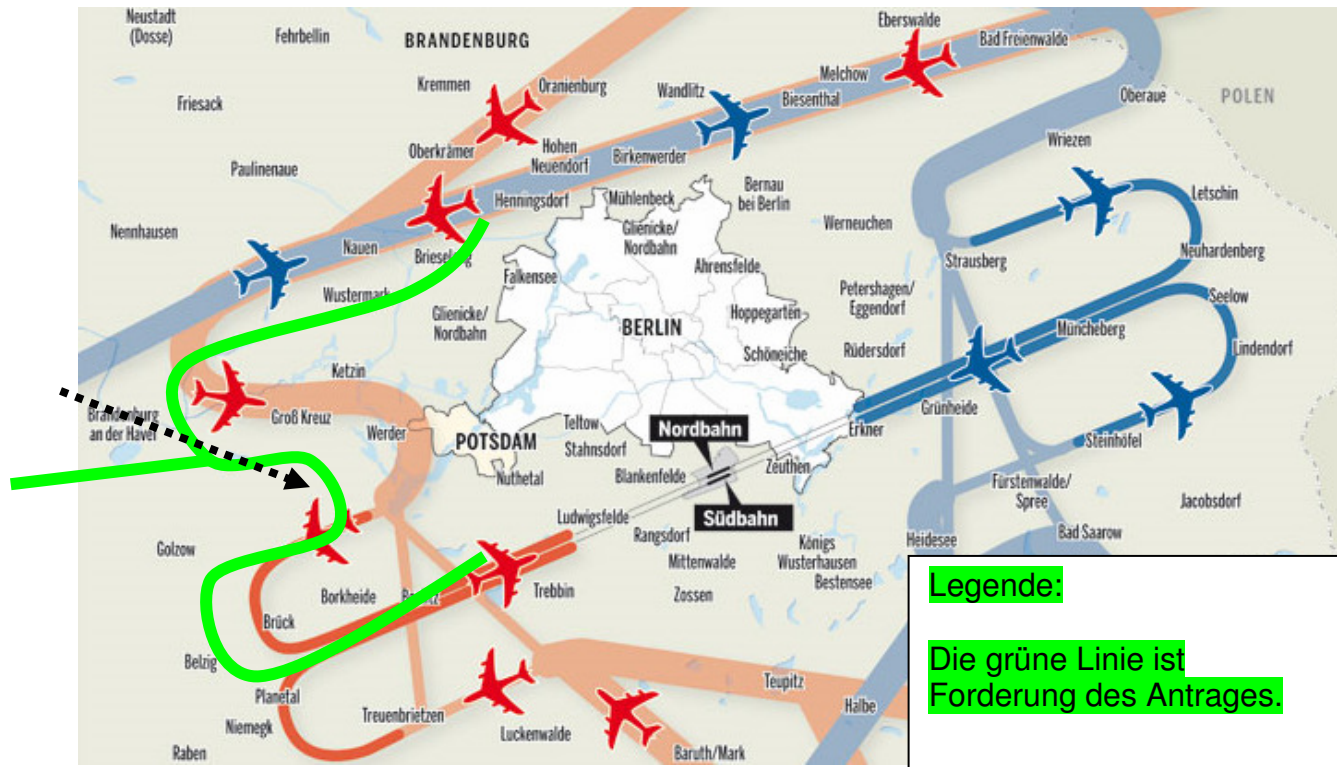
Durch eine Verschiebung der Westgrenze des Korridors um etwa 8-10 km nach Westen und die Wahl einer Route genau an dieser westlichen Außengrenze, kann die Havelseenregion mit 55.000 Einwohnern verschont werden, ohne dass Neubetroffenheiten jenseits 1.000 Einwohnern auftreten.

Richtig ist allein, die Route außerhalb der A-10 (Westlich Dreieck Werder = A-10 mit A-2/E-30) zu führen.

Und: Auch für die Zeit der frei geführten Anflüge muss ein Routenregime sichergestellt werden, das zuverlässig vermeidbare Lärmbelastungen vermeidet.

Zentrale Forderung Transitions Verfahren

Einfädelpunkt westlich Autobahndreieck Werder A-2/E-30 mit A-10 zwischen Werder und Brandenburg

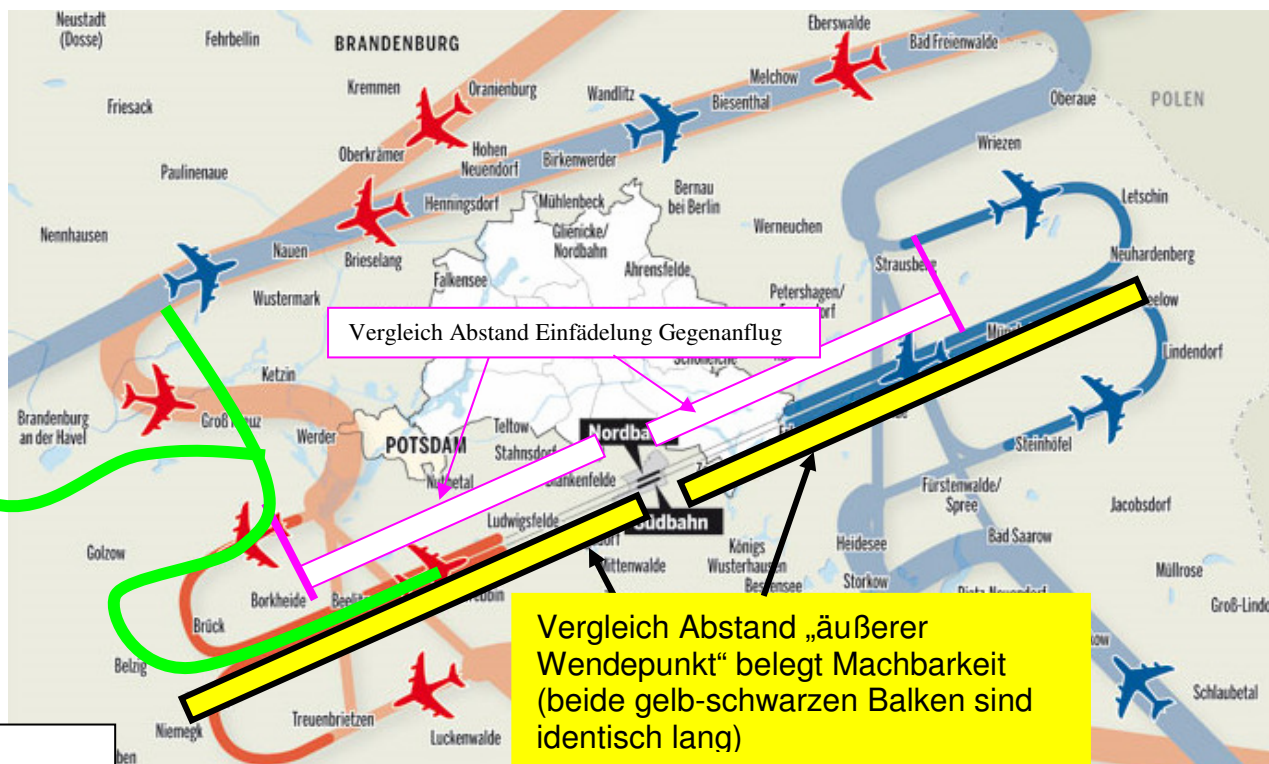


Hinweise:

- Die Details der Schleifen zur Heranführung an den Gegenanflug sind durch das airspace design der DFS zu lösen.
- **Entscheidend ist, dass die Zuführung in den Gegenanflug westlich des AD Werder A-2/A-10 erfolgt und der gesamte Flugweg im Anflug westlich und südlich der A-10 erfolgt!**

Beweis der Machbarkeit auf Basis der DFS-Pläne selbst

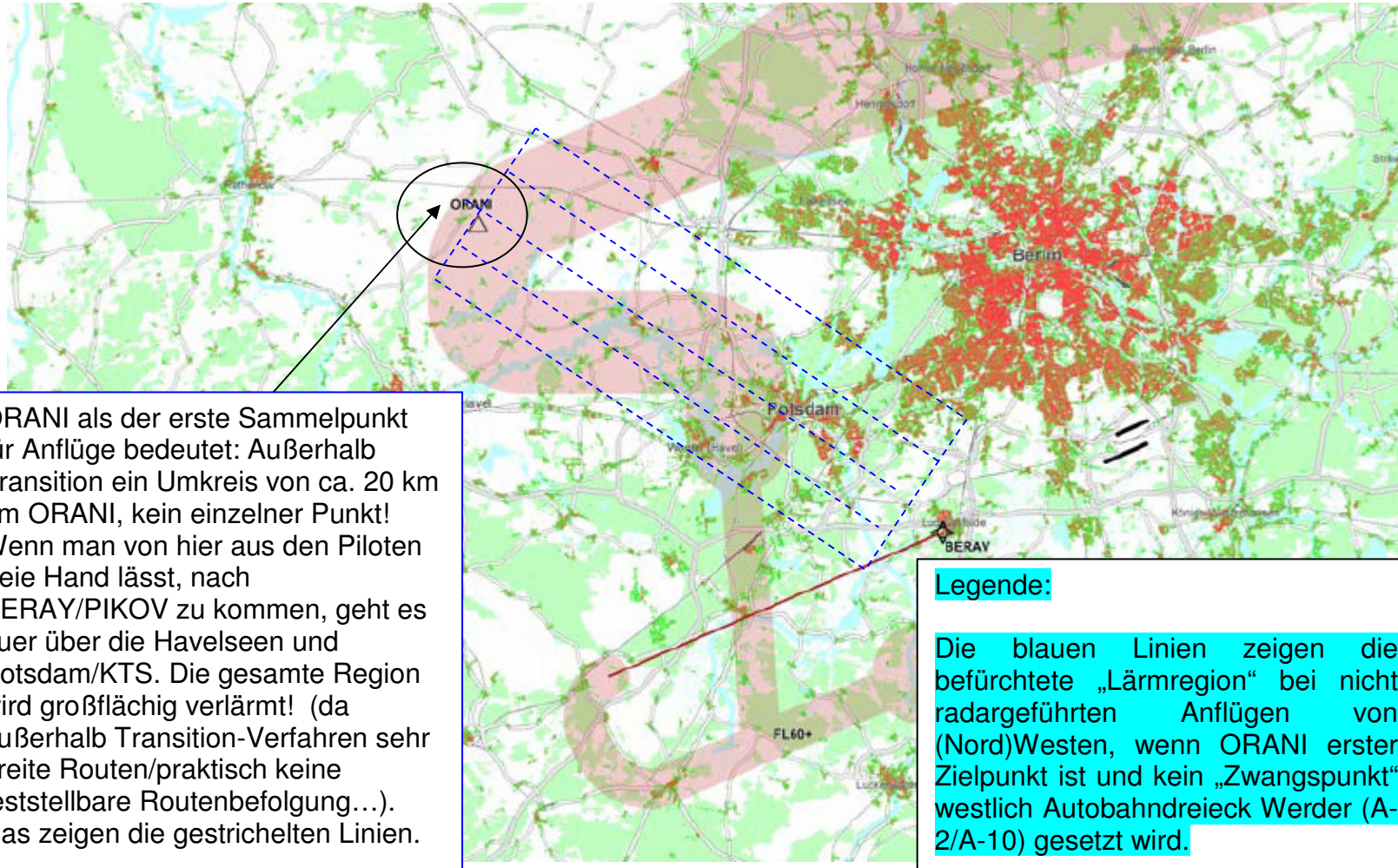
Ein Vergleich der Entfernung des „äußeren Wendepunktes“ (von der Gegenanfluggerade in die Endanfluggerade) zur Landebahn im eigenen Vorschlag der DFS für östlich des BBI belegt, dass eine weitere Entfernung auch im Westen möglich ist. Für die Flugzeuge ergäbe sich auch kein Umweg. An 5 nautischen Meilen darf es nicht scheitern, 45.000 Menschen an den Havelseen und 100.000 Menschen in Potsdam massiv zu entlasten:



Legende:

Die grüne Linie ist
Forderung des Antrages

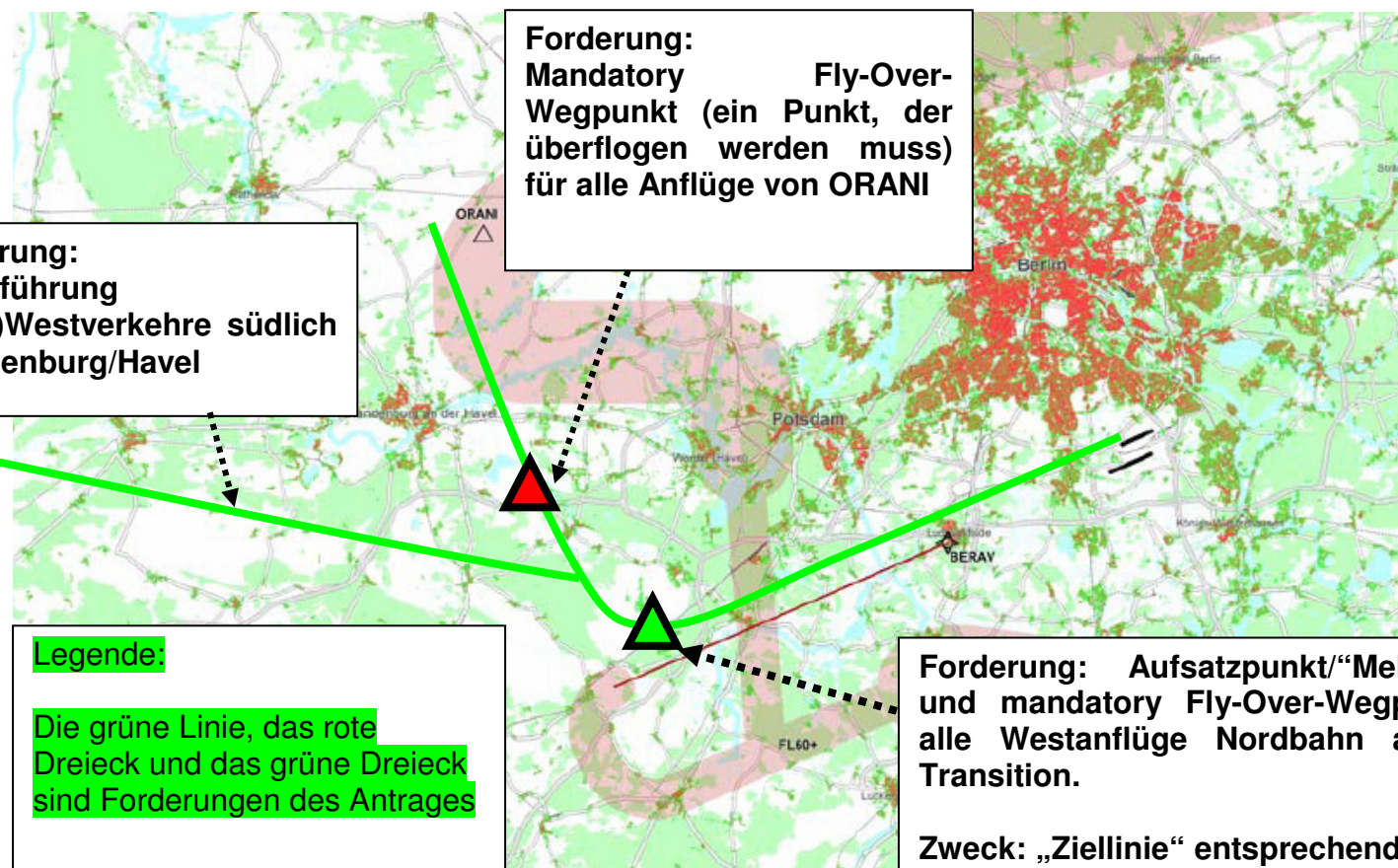
Problemlage Westanflüge „frei gelotst“



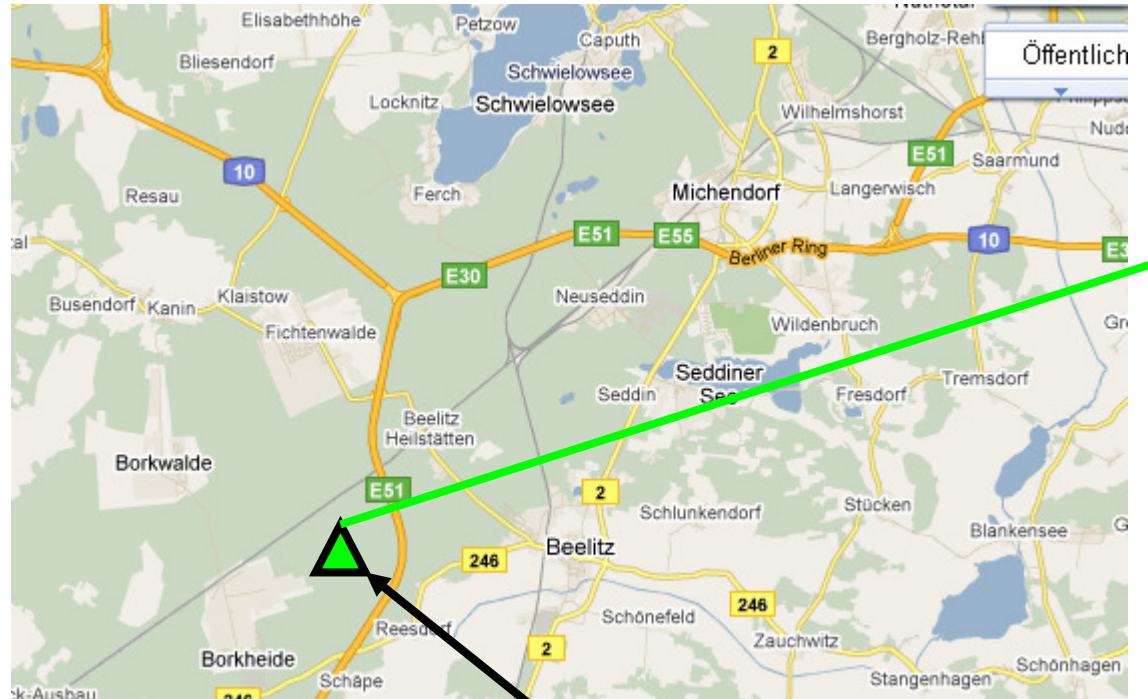
Folge: Auch für die Zeit außerhalb des Transitionsverfahrens muss eine Lösung bestehen.

Die FLK fordert daher für die nicht Transition-Westanflüge

- Mandatory Fly-Over-Wegpunkt westlich des Autobahndreiecks Werder (A-2/E-30 mit A-10) mit jederzeitiger Gültigkeit (24/7) für von ORANI bzw. Nord(osten) kommende Verkehre.
- Erster Sammelpunkt (großräumige Heranführung) für (Nord)Westverkehre nicht bei ORANI, sondern südlich Brandenburg/Havel
- Aufsetzpunkt auf Endanflug außerhalb Transition südlich AD Potsdam

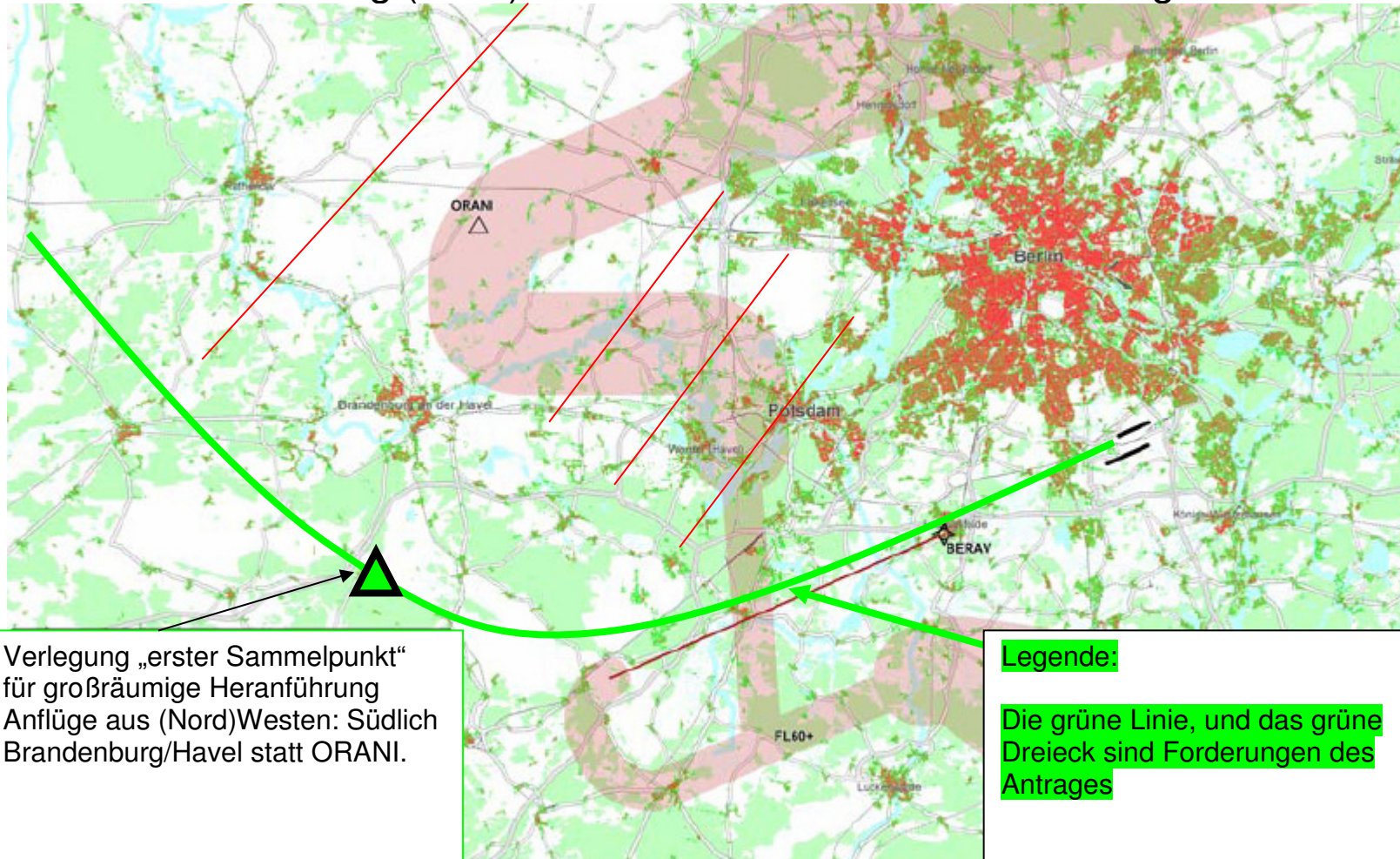


Detail: Meldepunkt „freie“ Anflüge südwestlich Dreieck Potsdam



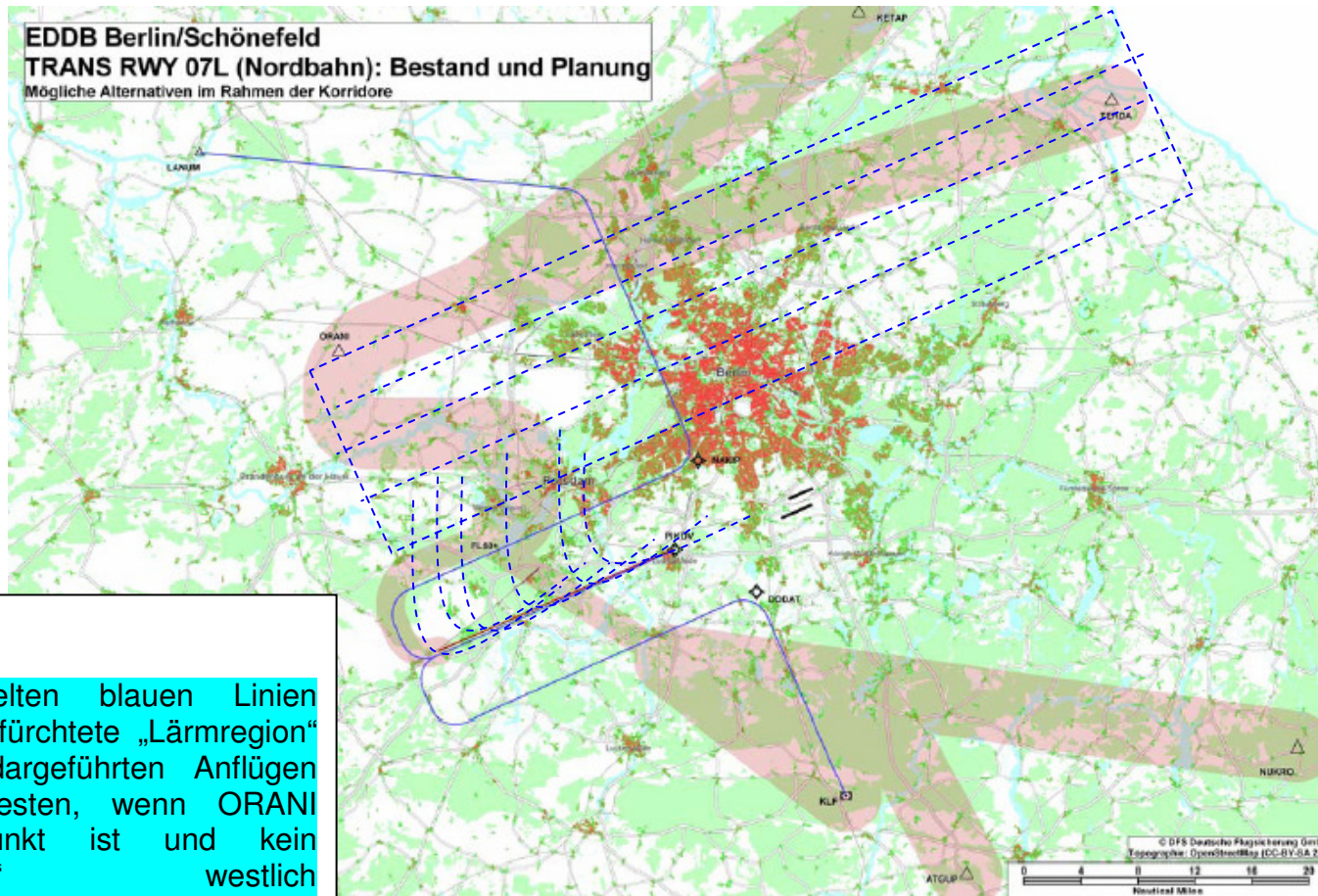
Konkretisierte Detaildarstellung:
„Aufsetzpunkt“ als Zielpunkt für
den Anflug außerhalb der
Transition („freie Anflüge“).
„PIKOV“ aus der DFS-Planung
ist damit nach Westen
verlagert. (nach südwestlich AD
Potsdam)

Detail: Heranführung (Nord)Westverkehre südlich Brandenburg/Havel



Problemlage Heranführung Ostverkehre an Westanflug

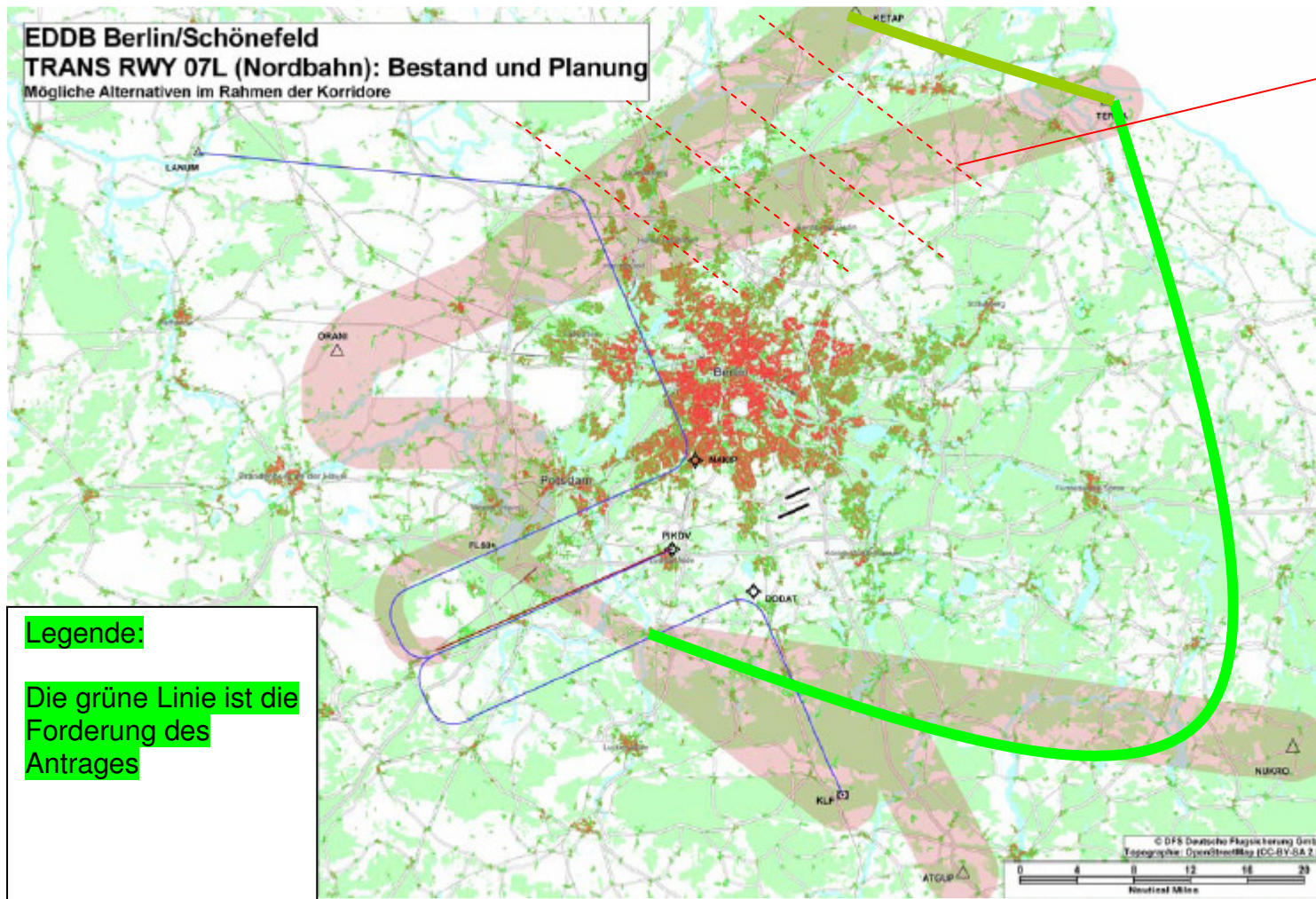
Bei Heranführung von Ostverkehren nördlich an BBI vorbei sind Piloten auf der Suche nach kurzen Flugwegen versucht, quer über ganz Berlin zu fliegen, dann über Wannsee bis Werder zu drehen und damit die ganze Region zu verlärmern.



Legende:

Die gestrichelten blauen Linien zeigen die befürchtete „Lärmregion“ bei nicht radargeführten Anflügen von (Nord)Westen, wenn ORANI erster Zielpunkt ist und kein „Zwangspunkt“ westlich Autobahndreieck Werder (A-2/A-10) gesetzt wird.

Lösung: Ostverkehre zur Westlandung östlich an Berlin und südlich an BBI vorbeiführen



NEIN zur unnötigen Verlärmung von Nordberlin und der anschließenden Verlärmung der Havelseen/Potsdams, durch Verkehre, die ohne weiteres über praktisch unbesiedeltes Gebiet östlich an Berlin und südlich an BBI vorbeigeführt werden können!