

GEMEINDE  
MICHENDORF

GEMEINDE  
NUTHETAL

GEMEINDE  
SCHWIELOWSEE

STADT  
WERDER (HADEL)

Schwielowsee, den 19.01.2012

WHO Zentrum zur Überwachung der  
Luftqualität und Bekämpfung der Luftverschmutzung  
beim Bundesumweltamt  
Herr Präsident Jochen Flasbarth  
Postfach 33 00 22  
14191 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren,

als die Bürgermeister der in Sachen Fluglärm als „Havelseegemeinden“ bekannten Kommunen Michendorf, Nuthetal, Schwielowsee und Werder (Havel) wenden wir uns heute an Sie. Anlass ist natürlich Ihre nunmehr vorliegende Stellungnahme gegenüber dem BAF in Sachen Flugrouten für BER.

Zunächst möchten wir ausdrücklich dafür danken und anerkennen, dass Sie sich gegen die Transitionsroute über den Havelseen ausgesprochen haben (Zuführung Radarführungsstrecken für die Nordbahn bei Anflug von West nach Ost). Ihre Aussage, dass die DFS bisher in keiner Weise belegt habe, warum die Alternativroute westlich der A-10 nicht machbar sein soll und dass insbesondere nicht klar ist, wieso hier keine 2 Segmente für die Lotsen gebildet werden können, ist absolut korrekt. Insgesamt haben Sie in Ihrem Gutachten sowohl für die Meistbetroffenen als auch für sensible Erholungsregionen wie die unsere eine klare Position bezogen, die in dieser Form gut und richtig ist.

Dies vorausgeschickt haben wir zwei Erläuterungsbitten und eine Unterstützungsbitten

**Erläuterungsbitten zum Hintergrund der Feststellung vergleichsweise geringer Betroffenheit**

Einleitend zur Region Havelseen führen Sie in einem längeren Absatz aus, dass die Betroffenheit eher gering sei. Die darin enthaltene Feststellung, dass sich die Konturen des von einem äquivalenten Dauerschallpegel > 45db(A) betroffenen Gebietes nicht ändern, egal, ob man die von der DFS favorisierte Anflugroute oder die von uns geforderte Anflugroute außerhalb der A10 wählt, ist ebenso richtig wie offenkundig. Es stand glücklicherweise nie in Rede, dass unsere Kommunen so massiv betroffen sind, als lägen sie innerhalb eines 10-km-Radius um den Flughafen. Freilich trifft dies für alle Orte und Gebiete außerhalb der bekannten Lärmkonturen zu. Insbesondere trifft es auch auf die Region Wannsee zu. Bei Ihrer Stellungnahme zur Region Wannsee, die im Ergebnis deutlich weniger belastet sein wird als unsere Region (Näheres dazu unten) findet sich seltsamerweise keine Untersuchung bzw. Aussage zur Betroffenheit über oder unter Leq 42 bzw. 45 dB(A). Dieser inhaltlich nicht nachvollziehbare Unterschied in der Herangehensweise löst bei den Betroffenen in unserer Region den Eindruck aus, man sei gegenüber der in der Wannseeregion betroffenen Bevölkerung „Betroffener 2. Klasse“, obwohl die tatsächliche Lärmbelastung sich genau umgedreht verhält. Kurzum: wir bitten um Erläuterung des Hintergrundes der Einleitung des Abschnittes über die Havelseen mit einer Untersuchung zu den 42 dB Lärmkonturen bei gleichzeitiger Unterlassung derselben Untersuchung in der Region Wannsee. Auch für die Region Potsdam hätte man im Übrigen die gleiche Aussage treffen können.

Darüber hinaus würden wir gerne verstehen, welche Belastungsgrade unterhalb 42db(A) Leq Sie prognostizieren und wie sich hier unsere Region mit der Region Wannsee im Vergleich darstellt. Nach unserem Verständnis hängt der zu erwartende äquivalente Dauerschallpegel vor allem von 2 Dingen ab: Wie viele Überflüge finden statt und wie laut ist der jeweilige Überflug. Nach den Planungen der DFS soll über unsere Region eine Radarführungsstrecke verlaufen. Diese soll insbesondere in Zeiten starken Verkehrsaufkommens extrem genau befliegen werden. Schon für den Beginn des Flughafens sind hier bis zu 6 Stunden täglich prognostiziert. Die Benutzungshäufigkeit wird dann in den Folgejahren nicht einfach nur im Gleichklang mit dem Verkehrsaufkommen des BER wachsen. Sie wird vielmehr überproportional und sprunghaft ansteigen. Denn sobald für eine bestimmte Zeitscheibe die Schwelle zwischen normalem und hohem Verkehrsaufkommen nach oben überschritten wird, „wandert“ der gesamte (und nicht nur der zusätzliche) Verkehr in das Radarführungsverfahren (Transition). Die DFS plant gleichzeitig Flughöhen von ausdrücklich nur 4000 Fuß bereits im gesamten Gegenanflug. Natürlich haben Sie sich gegen Letzteres ausgesprochen, was richtig ist und wofür wir danken. Dennoch handelt es sich bei dieser Änderung im Konzept der DFS (noch im Mai 2011 sprach DFS-Chefplaner Ertler in der FLK lt. Protokoll eindeutig von 8.000ft. als Mindesthöhe im Gegenanflug über den Havelseen!) hin zu noch größerer Bequemlichkeit eben um die aktuelle Planung. Also ist bei der Bewertung von drohenden Belastungen auch hiervon auszugehen.

Gemäß den vom MIL des Landes Brandenburg veröffentlichten maximalen Schallpegeln der verschiedenen Luftfahrzeuge ist jedes einzelne Luftfahrzeug beim Landeanflug in 4000 Fuß lauter als ein abfliegendes Flugzeug in der Höhe, wie sie für den Bereich Wannsee von der DFS als Mindesthöhe vorgegeben ist. Denn schon mit etwa 2.000 Metern ist ein Abflug leiser als ein Anflug in 1.000 Metern. Gleichzeitig ist die zu erwartende Anzahl an Überflügen (jedenfalls wenn man über die ersten 3 Betriebstage hinaus denkt) für unsere Region höher und v.a. auch konzentrierter (deutlich höhere Routendisziplin/deutlich größere praktische Relevanz der Anflugrouten) als in der Region Wannsee (sich stark verzweigende Abflugrouten). Wir verstehen deshalb nicht, wie man dazu kommen könnte, dass die zu erwartende Lärmlast im Bereich Wannsee höher wäre als bei uns.

Ihr Gutachten lässt sich aber leider auch so verstehen, als sei bei uns eine lediglich missliche, sehr geringe Belastung gegeben, in der Region Wannsee dagegen, jedenfalls tagsüber, eine ganz und gar nicht hinnehmbare Belastung. Wir gehen davon aus, dass Ihr Gutachten insoweit missverständlich ist und bitten im Namen der Bürger unserer Kommunen um eine entsprechende Klarstellung.

#### **Erläuterungsbitte zur Aussage bzgl. Abflügen nach Westen von der Nordbahn**

Wir unterstützen voll und ganz die Forderung nach Abflugrouten ausschließlich außerhalb des Berliner Autobahnringes. Allerdings vermissen wir in Ihrem Gutachten eine mit der Ablehnung der Wannseeroute (NOOST) im Sinne eines Junktims verbundene Aussage, dass eine „Route außen herum“ auch tatsächlich und höhenunabhängig bis hinter das Autobahndreieck Werder befolgt werden muss. Würde man die NOOST Route nur auf dem Papier durch ein „außen herum“ ersetzen, dann aber großzügig Freigaben erteilen, so würden auch die jetzt für den Bereich Wannsee vorgesehen Abflüge noch zusätzlich die Region Potsdam und Havelseen treffen. Insbesondere die Gemeinden Nuthetal (z.B. Bergholz-Rehbrücke) sowie Michendorf (insbesondere Wilhelmshorst) und Schwielowsee sind dabei (gegeben die zunächst südwestliche Richtung der Flugrouten, die am Anfang ja auch bei den Abflügen zuverlässig befolgt werden) keine einzige Flugmeile weiter entfernt als der Bereich Wannsee. Im Gegenteil. Der Bereich Nuthetal taucht deshalb – wie auch Michendorf – im Übrigen auch in Ihrer Lärmkartierung über 42db(A) Leq auf!

Zudem entfielen die für Wannsee vorgesehene Mindesthöhenvorgabe, die Ihrerseits im Übrigen ein Wannseeprivileg ist, weil wir uns diese Mindesthöhen für unsere Seen auch wünschen würden. Somit würden die sog. Havelseegegenden auch bei Abflügen den Interessen der Wannseeanwohner geopfert.

Dies ist insbesondere deshalb bemerkenswert, weil Sie selbst in ihren Ausführungen zur Müggelseeregion betonen, dass die vollkommene Unvorhersehbarkeit auch eine besondere Problematik und Härte darstellt. Leider erwähnen Sie in Ihrem Gutachten nicht, dass dies in gleicher Weise für die Havelseeregion gilt. Da es bereits in den vom Flughafen und den Behörden kommunizierten Routenplänen der DFS von 1998 eine zwischen Berlin und Potsdam hindurchführende Nordroute gibt, die Havelseen dagegen von den beiden eingezeichneten Routen maximal weit entfernt sind, kann es offenkundig nicht in Ihrem Sinne sein, wenn auch nur der Hauch eines Restzweifels bliebe, ob Sie etwa die Wannseeroute über die Havelseen verschieben wollen, indem Sie auf dem Papier eine Route „außen herum“ statt der Wannseeroute fordern und gleichzeitig aber zulassen, dass diese bereits östlich des Autobahndreiecks Werder verlassen wird.

Damit träte hier eine Doppelbelastung ein, während im Bereich Wannsee, der bei Anflügen im Gegensatz zu unserer Region zuverlässig nahezu vollständig verschont sein wird, praktisch überhaupt kein Verkehr mehr stattfinden würde.

Wir finden Letzteres natürlich gut, aber naturgemäß nicht um den Preis, dass die entsprechenden Überflüge unseren staatlich anerkannten Erholungsorten „übergeholfen“ werden.

#### **Frage/Bitte um Unterstützung in Sachen „Point Merge“-Verfahren**

Nach den Rechercheergebnissen der in unserer Region engagierten Bürgerinitiative u. a. im direkten Gespräch mit der für den Flughafen Oslo zuständigen Flugsicherung könnte es auch für den BER mit dem sog. Point Merge-Verfahren eine massive Verbesserung bei Landeanflügen geben, mit der insbesondere auch ein Routenverlauf außerhalb des Berliner Rings verbunden wäre.

Konkret scheint ein geteilter Sammeltrichter als Zuführung für Anflüge auf die Nordbahn von Westen möglich, der sich einmal von westlich der A10 bis nördlich der Stadt Brandenburg erstreckt und unter großzügiger Aussparung des Bereiches um die Stadt Brandenburg südlich davon die 2. Hälfte (im Sinne eines weiteren Kreissegmentes) aufweist.

Nach den uns zur Verfügung stehenden Informationen würde ein solches Verfahren nicht nur Anflüge in großer Höhe und sodann im CDA-Verfahren ermöglichen. Vielmehr ist die in diesem Verfahren entstehende sehr große Ordnung und Sortierung Grundvoraussetzung für schon in naher Zukunft denkbare gekurvte Endanflüge, die z.B. Ludwigsfelde massiv entlasten könnten.

Da die DFS derzeit von den Arbeitskapazitäten her nicht in der Lage zu sein scheint, entsprechend zukunftsgerichtete Planungen nicht nur an anderen deutschen Flughäfen, sondern auch und gerade am Problemstandort BER zu prüfen, wollen engagierte Bürger unserer Kommunen diesen Aspekt weiter vorantreiben.

Wir fragen hiermit an und bitten Sie, dies konkret zu unterstützen, insbesondere auch, indem Sie bei der Entwicklung der konkreten Anflugtrichter mit Ihrer lärmfachlichen Kompetenz zur Seite stehen.

Im Übrigen wären wir dankbar, wenn Sie zur Vermeidung eines „Untergehens“ in der Informationsfülle dem BAF noch ausdrücklich mitteilen könnten, dass das UBA für die „freien Anflüge“ naturgemäß eine Führung außerhalb der A-10 und damit über so wenige Menschen wie möglich unterstützt. Die zur Kerosinkalkulation mitten über unsere Ortszentren eingezeichnete „Standardanflugroute“ darf (Notfälle ausgenommen) nie praktische Umsetzung erfahren. Jeder Anflug über unserer Erholungsregion ist eine Belastung. Solange wir sogar von der Radarführungsstrecke betroffen sind muss wenigstens bei den freien Anflügen alles Mögliche getan werden.

Die DFS hat hierzu ja zusätzliche Zielpunkte in Verlängerung des ILS vorgesehen und wir bitten Sie deutlich zu machen, dass Sie dies unterstützen, auch wenn sich das schon logisch aus Ihren Ausführungen und Forderungen zu den Radarführungsstrecken ergibt.

Abschließend möchten wir Ihnen nochmals ganz herzlich für Ihre Sensibilität gegenüber den Belangen der Havelseegemeinden danken. Schon im Voraus danken wir auch für die Klarstellung zu den Punkten 1 und 2 und für die im Sinne Ihrer eigenen Forderung nach einer Untersuchung des „Point Merge“-Verfahrens erhoffte Unterstützung bei dessen Förderung.

Mit freundlichen Grüßen



Reinhard Mirbach  
Bürgermeister  
Gemeinde Michendorf



Ute Hustig  
Bürgermeisterin  
Gemeinde Nuthetal



Kerstin Hoppe  
Bürgermeisterin  
Gemeinde Schwielowsee



Werner Große  
Bürgermeister  
Stadt Werder (Havel)