

Für die Flugsicherung gilt weiterhin Wirtschaftlichkeit vor Lärmschutz

Pressemitteilung zur heutigen Sitzung der Berliner Fluglärmkommission

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist der Auffassung, dass die von der DFS am 4.7. vorgestellten Flugrouten keine lärmminimierten Flugrouten darstellen. Die Vorgabe des Bundesverkehrsministers, das Lärmschutz vor Wirtschaftlichkeit gehen soll, wurde nicht erfüllt. Insbesondere ist zu kritisieren, dass keine Entlastung für die Ortslage Blankenfelde-Mahlow erreicht worden ist. Auch die Belastung weiterer Ortslagen ist problematisch zu sehen.

Die BVF hat deshalb einen Antrag in die FLK Schönefeld eingebracht, in dem zu berücksichtigende – und bislang weder vom Flughafen, der Landesregierung noch der DFS ausreichend beachtete – Kernpunkte aufgeführt werden. Dem Antrag ist in seinen drei Kernpunkten mit großer Mehrheit in der FLK zugestimmt worden.

1. Die FLK hält an ihrer Auffassung fest, dass Flugrouten, die nur im abhängigen Flugbetrieb geflogen werden können, vollständig in die Abwägung einzubeziehen sind und die Zahl der Lärmbetroffenen und die Intensität der Belastung zu ermitteln und der FLK mitzuteilen sind.

Begründung: Es kann nicht sein, dass die DFS aus den vom Flughafen geforderten 2 Spitzenstunden 18 Spitzenstunden mit unabhängigen Flugbetrieb macht, weil angeblich ein Betriebswechsel tagsüber nicht möglich ist.

2. Die FLK hält an ihrer Auffassung fest, dass Lärmbelastungen durch An- und Abflug in Lärmausbreitungskarten mit den Flugbewegungen aus dem Planfeststellungsbeschluss (360 Td. Bwegungen) darzustellen sind und diese der FLK vor weiteren Entscheidungen (Empfehlungen) zur Kenntnis zu übergeben sind.

Begründung: Es ist der Öffentlichkeit nicht zu vermitteln, dass mit dem NIROS Instrument Betroffenzahlen schön gerechnet werden und

keine effektiven und nachvollziehbaren Belastungen dargestellt werden. Beispielsweise gibt NIROS die Betroffenen beim Abflug Richtung Westen im Pegelbereich bis 60 dB(A) mit ca. 3300 Einwohnern an, während es in Wirklichkeit ca. 14000 Einwohner sind.

3. Die FLK hält an ihrer Auffassung fest, dass DROPs über den gesamten Betriebszeitraum - mit Ausnahme nachgewiesener Spitzenbelastungen (max. 2 nachzuweisende Stunden) - möglich sein müssen.

Weil im Verfahren der Flugroutenfestlegung das Umweltbundesamt vor der Abwägung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung einzubeziehen ist, bestehen gute Möglichkeiten, dass in einem transparenten Verfahren unter Beteiligung von Bürgern und Gemeinden lärmminimierte Flugrouten festgelegt werden können. Von der DFS wird die Bereitschaft erwartet, auf weitere Vorschläge einzugehen.

Helmut Breidenbach
Präsident