

MARCEL A. HOFFMANN

15732 EICHWALDE, den 8. August 2013

FONTANEALLEE 61

+49 30 67819560

marcel.a.hoffmann@gmx.de

Vorab per Mail - Pressefrei ab 9. 8. 2013, 11Uhr

Offener Brief an die Herren

Dr. Peter Ramsauer

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Matthias Platzeck

Ministerpräsident und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Klaus Wowereit

Regierender Bürgermeister und stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Rainer Bomba

Verkehrsstaatssekretär und Mitglied des Aufsichtsrats der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Nachrichtlich

Dr. Hartmut Mehdorn

Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Willy-Brandt-Flughafen

Sehr geehrter Herren,

die Verschiebung der Inbetriebnahme des Willy-Brandt-Flughafens eröffnet einen Zeithorizont, der zur dringend notwendigen Akzeptanzverbesserung des Projekts bei den Anwohnern genutzt werden sollte. Hierzu würde insbesondere eine nachhaltige Verringerung der Belastung durch Fluglärm beitragen. Diese kann im Wesentlichen wirksam durch die Ausgestaltung des gewählten Betriebssystems in Verbindung mit wenigen einfachen Optimierungen von Flugrouten gesteuert werden.

Ein erstes theoretisches Konzept eines Flughafenbetriebsmodells hatte unter dem Namen "BB-Modell" bereits Ende 2011 die Zustimmung der Fluglärmkommission gefunden und war vom Umweltbundesamt in seiner im Januar 2012 veröffentlichten "Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)" zur weiteren Untersuchung empfohlen worden.

Die Wahl dieses Betriebsmodells nach dem "Prinzip der intelligenten Bahn- und Flugroutennutzung zur Netto-Fluglärmmentlastung" zeigte auf, daß weit über 100 000 Menschen weniger von Fluglärm betroffen wären als bei der aktuell vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegten Flugroutenplanung. Das Modell sah vor, im Wesentlichen nur auf denjenigen der vom BAF aufgezeigten Flugkorridore zu fliegen, die über möglichst wenig besiedeltes Gebiet führen. Eine Doppelbelastung aus An- und Abflug wurde weitestgehend vermieden.

Expertenanalysen haben zwischenzeitlich aufgezeigt, dass die Bürgerbelastung bereits durch wenige weitere geeignete Maßnahmen sowohl in Startrichtung Ost, insbesondere aber in Startrichtung West, drastisch reduziert werden könnte. Dies wäre ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung der Ablehnung des Flughafens und zur Verbesserung der Akzeptanz in seinem unmittelbaren Umfeld.

Aus der Detailanalyse ergibt sich insbesondere der Vorschlag, für die Startrichtung West die bisher nur für die Startrichtung Ost festgelegte sogenannte "Hoffmann-Kurve" zu spiegeln. Folglich würde von der Südbahn (25L) ebenfalls unmittelbar nach dem Start um rund 90 Grad Richtung Süden abgelenkt, wobei durch geeignete Routenführung östlich von Rangsdorf die Orte Blankenfelde, Mahlow, Dahlewitz und Rangsdorf erheblich entlastet würden (s. Skizze 1). Für die Startrichtung Ost ließe sich eine nachhaltige Lärmentlastung für die Bürger von Königs Wusterhausen und Wildau dadurch erreichen, dass im Anschluss an die "Hoffmann-Kurve" ab Erreichen des Südkurses über das Schönefelder Kreuz hinaus einige Kilometer weiter entlang der Autobahn geflogen und sodann hinter Bestensee nach Osten abgedreht wird (s. Skizze 2).

Das vorgeschlagene Flughafenbetriebsmodell für den Willy-Brandt-Flughafen bietet eine volllastfähige Nutzung der beiden Rollbahnen des Flughafens nach einem belastbaren Konzept, das die volle Funktionsfähigkeit des neuen Flughafens unter Minimierung der Fluglärmbelastung ermöglicht. Es ist an das Bahnnutzungskonzept großer Interkontinentalflughäfen angelehnt und nutzt in der Regel dem Design des Flughafens entsprechend eine Bahn nur zum Start (07L/25L) und die andere nur zur Landung (07R/25R). Eine "Peak-Hour"-Regelung eröffnet Flexibilität zur zeitweisen Nutzung beider Bahnen für Starts bzw. beider Bahnen für Landungen in Spitzenzeiten, wenn in einzelnen Phasen des Tagesverlaufs deutlich mehr Starts als Landungen bzw. umgekehrt anfallen. Dieses Konzept steht mit dem Planfeststellungsbeschluss in voller Übereinstimmung, legt im Wesentlichen die Flugrouten der Verordnung des BAF zugrunde, wird allen Anforderungen des internationalen Luftverkehrs (ICAO) gerecht und bietet zudem noch Kapazitätsreserven über die für das Jahr 2023 prognostizierten Flugbewegungen hinaus. Die kombinierte Einführung dieses Betriebsmodells zusammen mit den oben vorgeschlagenen Flugroutenoptimierungen würde insgesamt zu einer Netto-Fluglärmmentlastung von über 150.000 Mitbürgern führen.

Die Anrainerbelastung könnte zudem im gesamten Anflugbereich nachhaltig dadurch verringert werden, dass der Landeanflug (aus beiden Richtungen) optimiert wird. Für den bisher festgelegten sehr langen Geradeausflug gibt es keine zwingende Vorgabe. Der Landeanflug könnte vielmehr auch leicht gekurvt und/oder mit höheren Sinkgradienten mit einem deutlich kürzeren geraden Final durchgeführt werden.

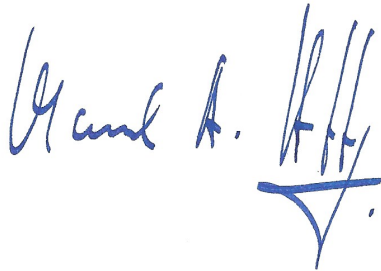
Die deutlich reduzierte Anzahl der Flugrouten bietet nicht nur eine weiträumige Entlastung von Fluglärm, sondern auch durch die starke Verringerung der Zahl der Betroffenen die Möglichkeit, die nötigen Schallschutzmaßnahmen sehr viel gezielter und in der Summe voraussichtlich mit geringerem Kostenaufwand durchzuführen.

Die Vorteile des überarbeiteten Modells (Leistungsfähigkeit, Einsparung von 5 Millionen Liter Kerosin pro Jahr durch kürzere Rollwege, deutliche Zunahme der Anzahl weniger mit Fluglärm belasteter Bürger und damit einhergehende Akzeptanzverbesserung für den Flughafen, ...) gegenüber dem Status Quo nach Vorstellung der Flugrouten durch das BAF am 26. Januar 2012 ergibt eigentlich zwingend, dass sich die Politik als Anwalt der

belasteten Bürger engagiert für dieses Modell einsetzt. Die vorgeschlagenen einfachen Optimierungen weniger Flugrouten resultieren in erheblich verringerter Lärmbelästigung. Die Bundesregierung und die Landesregierungen sind aufgefordert, ihrer Fürsorgepflicht für die Anwohner des Willy-Brandt-Flughafens nachzukommen und insofern als Miteigentümer des Flughafens ihren Einfluss zugunsten des beschriebenen Betriebskonzepts bei der Flughafenholding auszuüben und darüber hinaus die Prüfung der aufgezeigten Optimierungen von Flugrouten zeitnah zu initiieren.

Für weitere Informationen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

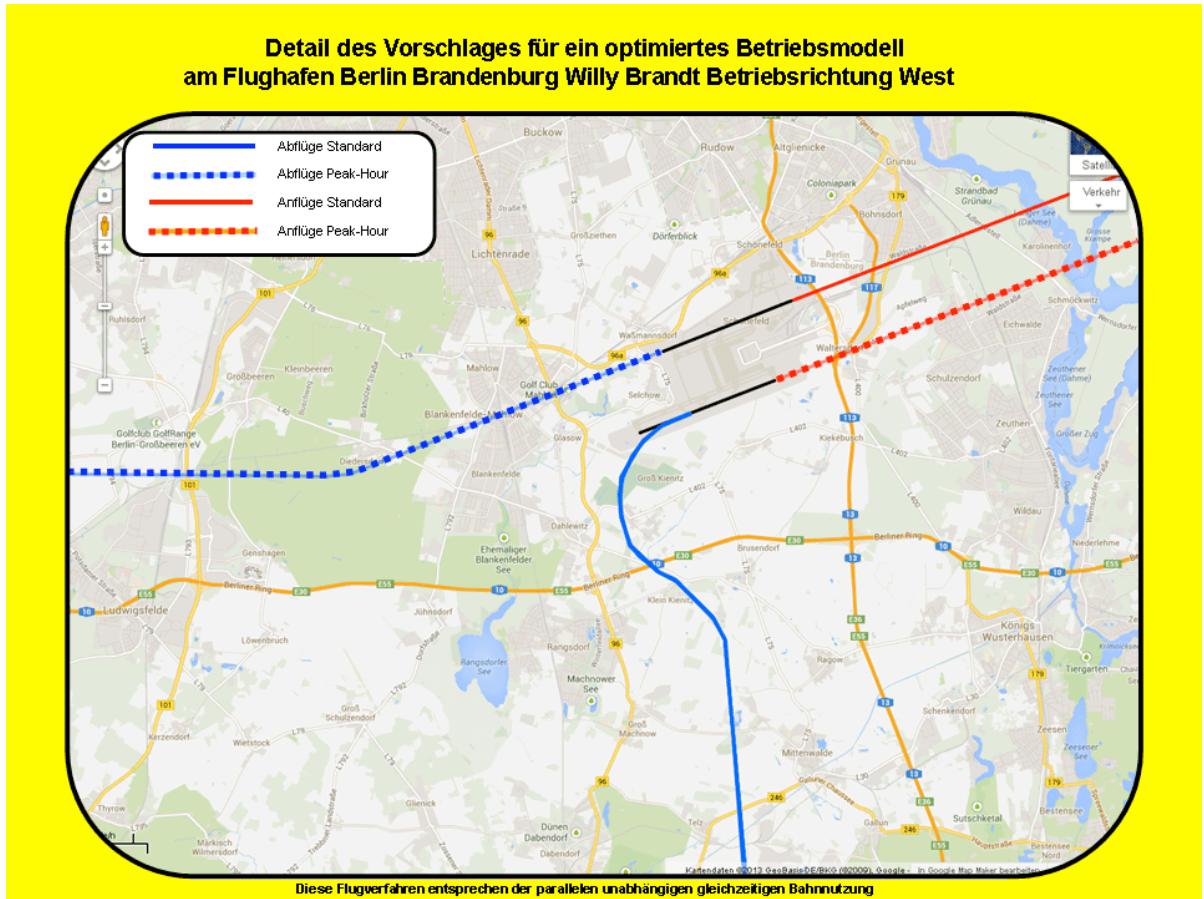
Mit freundlichem Gruß,



PS Die obigen Vorschläge sind Ergebnisse von Diskussionen in einer Expertengruppe. Ich habe es übernommen, die Umsetzung der Vorschläge in die Wege zu leiten.

Anlage

Skizze 1



Skizze 2

