

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Flugrouten optimieren, AnwohnerInnen besser schützen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Wir fordern den Senat auf, sich gegenüber der Deutschen Flugsicherung für eine weitere Optimierung der Flugrouten einzusetzen, um den Umfang der Lärmbelastung und die Zahl der von Lärm belasteten Anwohnerinnen und Anwohner möglichst gering zu halten.

Dazu zählen vor allem folgende Maßnahmen:

- Die Abdrehpunkte sollen so festgelegt werden, dass niedrige Überflüge über bewohnte Gebiete möglichst vermieden bzw. so gering wie möglich gehalten werden können.
- Alle zur Berechnung notwendigen Daten sollen veröffentlicht werden. Dazu zählen insbesondere die Anzahl der belasteten Personen, die Intensität der Belastung, die Gewichtung von „schwach“ und „stark“ belasteten AnwohnerInnen, der angenommenen Flugzeugmix sowie das Berechnungsverfahren.
- Vor dem Hintergrund dieser Daten soll vor allem geprüft werden, ob durch die Routenalternative mit der Südumfliegung von Müggelheim, dem Müggelsee und Erkner, bei der der Abdrehpunkt erst nach Überflug des Gebietes nördlich bzw. südlich von Gosen erfolgt, weniger AnwohnerInnen belastet würden.
- Insbesondere soll der Überflug des Helmholtzreaktors verhindert und außerdem der Südwesten Berlins weiter von Fluglärm entlastet werden. Bei der Überprüfung der

Routen soll besonders eine häufigere Routenführung westlich um Potsdam und Werder herum (Route 8) und bei Westwind eine Verlagerung auf die südliche Start- und Landebahn bei Flügen in Richtung Osten und Nord-Osten geprüft werden.

Um weitere Möglichkeiten zur Entlastungen schaffen zu können und damit einen Teil des Vertrauensschutzes für solche Anwohner, die bisher nicht mit einer Belastung rechnen mussten, wieder herzustellen, soll möglichst im abhängigen Parallelbetrieb geflogen werden.

Des weiteren fordern wir den Senat dazu auf, sich für die Einführung eines strikten Nachtflugverbots zwischen 22 und 6 Uhr einzusetzen.

Dem Abgeordnetenhaus soll bis zum 29. Februar 2012 berichtet werden.

Begründung

Auch bei Großprojekten muss die Sicherheit und die Gesundheit der Menschen über wirtschaftlichen Interessen stehen. Ohne ein striktes Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr am neuen Flughafen BER sind gesundheitliche Schäden der AnwohnerInnen zu befürchten. Die bisher vorgesehene Nachtruhe von 0 - 5Uhr reicht nicht aus.

Bei den Flugrouten besteht weiterer Verbesserungsbedarf. Bisher sind die Daten, die für die Festlegung der Flugrouten notwendig sind, jedoch nur teilweise veröffentlicht worden. Daher müssen alle Daten schnellstmöglich veröffentlicht werden, um die Diskussion zu versachlichen. Ohne eine vollständige Transparenz aller Daten wird eine von den Anwohnern akzeptierte Lösung nicht möglich sein.

Die bisher vorliegenden Fakten, lassen jedoch vermuten, dass ein abhängiger Parallelbetrieb weitere Entlastungen bewirken könnte. Wenn außerhalb der Spitzenzeiten im abhängigen Flugbetrieb geflogen werden kann, wäre es vor allem bei Abflügen Richtung Osten möglich, eine Entlastung bewohnter Gebiete durch die doppelte Südabkurvung zu erreichen. Auch Richtung Westen könnten dadurch zumindest zum Großteil die ursprünglich kommunizierten Flugrouten geflogen und damit der Vertrauensschutz wiederhergestellt werden. Wenn der abhängige Parallelbetrieb nicht möglich ist, muss weiter nach der für alle verträglichsten Variante gesucht werden.

Bei den Flugrouten sind derzeit Standard-Abflugrouten in der Diskussion. Ein Blick auf das reale Flugverhalten, macht jedoch deutlich, dass der Flugverkehr ganz andere Wege nimmt als die Standard-Abflugrouten. Durch die Freigabe der Flugroutenwahl an den so genannten Abdrehpunkten, haben die Airlines auch künftig die Möglichkeit, kürzere Wege in Richtung Ihrer Zieldestination zu wählen, auch wenn diese nicht lärmminimierend sind. Daher sind die Abdrehpunkte in der Regel so festzulegen, dass sie die Einhaltung der Standard-Abflugrouten gewährleisten und dadurch die Belastungen reduziert werden. Es ist stets im Einzelfall zu prüfen, ob die tatsächlichen Flugverläufe entlang der kommunizierten Standard-Abflugrouten zu führen sind oder aber im Sinne der Minimierung starker Einzelbelastungen vielmehr ge-

streut werden sollten. Im Fokus muss dabei immer die Frage stehen, auf welche Weise die betroffenen Gebiete stärker entlastet werden können.

Berlin, den 15. Dezember 2011

Pop Moritz
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen