

London-Heathrow - Vorschlag für ein BBI-Betriebsreglement ?

Zu "Zum Streit über Parallelstarts beim BBI - In London alles anders". MAZ Silvester 2010

Im vorstehend genannten Beitrag wird als Beispiel für den möglichen Entfall von Parallelstarts auf einem Flughafen mit nur zwei Flugfeldern London-Heathrow mit 60 Millionen Reisenden im Jahr genannt, weil für Schönefeld nur 25 Millionen Reisende im Jahr geplant seien.

Die Streiterei über Parallelstarts am BBI sei deshalb eine Streiterei über ungelegte Eier. Als Grund für die mögliche Landung im Minutenabstand wird die alleinige Nutzung der südlichen Landebahn für Starts und der nördlichen für Landungen genannt, wobei Flugzeuge für etwa 20 Minuten über London kreisen, bis sie landen dürfen. Demnach wäre jeder Streit über Flugrouten zum BBI ebenfalls völlig unnötig.

Ist das wirklich so ?

Warum sollte man sich zu diesem Statement eines wohl deutschstämmigen Autors aus Los Angeles äußern ?

Zu letzterem gibt es mehrere Gründe:

1. Bundesverkehrsminister Ramsauer, oberster Chef der für Flugrouten zuständigen Deutschen Flugsicherung (DFS), präferiert die Rückkehr zu "alten Flugrouten"!
2. Oberbürgermeister Wowereit fordert ebenfalls die Rückkehr zu "alten Flugrouten" und dazu Starts allein auf der südlichen Landebahn über Schulzendorf und Eichwalde bzw. Blankenfelde-Mahlow - in grundsätzlicher Übereinstimmung mit dem "Heathrow-Vorbild".
3. Der BVBB hält Flugrouten-Diskussionen für unnötig, weil allein Sperenberg für Flugfelder infrage käme, was auch ich als allein mögliche Lösung sehe.
4. Das Heathrow-Beispiel erläutert das Erfordernis von "Landeschleifen" über der Hauptstadt, welches bisher aus der Diskussion zum BBI, völlig ausgeklammert wurde, aber beim Ersatz von drei Stadtflughäfen mit vielen Flugfeldern durch einen einzigen mit nur zwei Flugfeldern (BBI) von existentieller Bedeutung ist, sowohl flugbetriebsbezogen als auch gemäß neuen Sicherheitserfordernissen.

Unter diesen Umständen könnte angesichts der Klagen gegen BBI-Baugenehmigung bzw. -Planfeststellungsbeschuß wegen arglistiger Täuschung bisher Nichtbetroffener, der Anzeige des VDGn bei der Staatsanwaltschaft aus ähnlichen Gründen und den Forderungen neuer Bürgerinitiativen und einflußreicher Politiker nach Rückkehr zu den alten Flugrouten gem. PFB ein oberflächlicher Betrachter zu dem Schluß kommen: "Ende der Flugrouten-Diskussion, Rückkehr zu alten Flugrouten und ein BBI-Betriebs-Reglement analog London-Heathrow - und alles st okay! "

Ein völliger Fehlschluß bei differenzierterer Betrachtung !

Bei Erfüllung der Forderung "Kein Fluglärm über Berlin!" und dem Flugbetriebs-Reglement a la London-Heathrow bei Starts auf der BBI-Südbahn würde sich für die Anliegergemeinden unter der geradlinigen Flugroute im BBI-Osten wie BBI-Westen gegenüber dem Planfeststellungsbeschuß eine wesentliche Lärmpegelerhöhung ergeben, da bei Starts mehr Lärm verursacht wird als bei Landungen und nun statt eines jeden zweiten Flugzeuges ein jedes über die Südbahn starten würde!

Schon hierdurch allein wären die Schallschutzzonengrenzen nach PFB Makulatur, und es würden sich, wie bei geplantem Abbiegen der Flugrouten, Betroffenheiten ergeben, welche bisher nicht existent waren!

Hiermit wären bisherige BBI-Klärgemeinden genau so klageberechtigt, wie die durch die "neuen Flugrouten" neu betroffenen Kommunen!

Aber hinzu kommt: die für Parallelstarts im PFB enthaltenen "Fluglärm-Schallschutzzonengrenzen" haben mit real erwartbaren tagesbezogenen Dauerschallpegeln nichts gemein, weil gemäß statistisch verteilten Flugrichtungen nach Westen hin nur ca. 2/3 der real erwartbaren Schallenergie zur Berechnung der Schallpegel zugrundegelegt wurde und nach Osten hin sogar nur 1/3 !

Die Folgen? Man kann sie sich durch den erstaunten Ausruf eines Landwirtes "Hilfe! Meine Kuh ist ertrunken, obwohl der Tümpel im Durchschnitt nur 30 cm tief ist !" erklären.

Berücksichtigt man dies so ergibt sich allein für den Fluglärm als Teil des physikalisch wie medizinisch wirksamen Gesamtlärms entlang der Grenzlinie des Tagschutzgebietes gem. PFB statt eines **angeblichen** Fluglärm-Dauerschallpegels von 60 dB(A) bei Parallelstarts von zwei Flugfeldern in Richtung Blankenfelde-Mahlow ein realer Dauer-Lärmpegel von ca. 61,8 dB(A), bei Starts in Richtung Schulzendorf-Eichwalde ein realer -Dauerlärmpegel von ca. 64,8 dB(A) und bei einem Start-Lande-Regime a la Heathrow (Starts nur vom Süd-Flugfeld) reale Fluglärm-Dauerlärmpegel von ca. 64,8 dB(A) bzw. ca. 67,8 dB(A)!

Und der BBI-spezifische Summen-Lärmpegel allein für Bahn und Fluglärm betrüge dann an der Eichwalder Nordschranke Waldstraße ca. 70,8 dB(A)!

Lärm durch zusätzlich erforderliche "Landeschleifen", Schadstoffausstoß und Havariegefahren-Erhöhung kämen noch hinzu !

Die 63 dB(A) als Schallschutzgrundlage der Eichwalder Grundschule mit 28 dB(A) Schalldämmmaß würden bei dann ca. 68 dB(A) Außenlärmpegel Innenlärmpegel von ca. 40 dB(A) ergeben und Lern-Konzentrations- und Kommunikations-Störungen bewirken, ferner extraaurale* Langzeitschäden.

Aus vorgenannten Gründen sowie neuer Sicherheitslage durch verstärkten internationalen Terrorismus kommt also nur ein "BBI-Funktions-Splitting" mit Passagier und Fluggepäck-Kontrolle in Schönefeld und Flugfeldern und Frachtgut-Kontrolle in Sperenberg in Frage! Eine andere Lösung ist gem. neuer Faktenlage weder rechtlich noch politisch mehr durchsetzbar.

Hierfür ist der BVBB bereits dabei, einen Nachnutzungs-Vorschlag für das Schönefeld-Areal zu erarbeiten - dankenswert !

Und somit ist er in der Presse inzwischen zutreffenderweise vom "BBI-Gegner" - zum "BBI-Kritiker" avanciert ! Die Wahrheit bricht sich Bahn !

Jeder, ob Politiker oder Bürgerinitiativen, welche sich trotzdem noch immer für die Flugrouten gemäß Planfeststellungsverfahren einsetzt, müsste sich Vorwürfe wie Ignoranz, Inkompetenz oder gar Inhumanität gefallen lassen sowie mit Rücktrittsforderungen rechnen.

Die Devise muß deshalb lauten " **Jetzt gemeinsam für Flugfelder in Sperenberg !** "

EICHWALDER BÜRGERINITIATIVE
FÜR FLUGSICHERHEIT, ECHTEN LÄRMSCHUTZ
UND NACHTFLUGVERBOT

BÜRGERBÜNDNIS SCHULZENDORF

Dr.G.Briese, Dr.M.Kopitzki,
Dipl.-Ing.D.Rüsting
Dipl.-Ing.Th.Kalus

Christel Pawlik
Vorsitzende

Verfasser und V.i.S.d.P.: Dr.Günter Briese, Stubenrauchstraße 71, 15732 Eichwalde

Tel.: (030) 6759728, Handy: 0173.6447603

Eichwalde, am 5.Januar 2011


- Dr.Günter Briese -

* aurale oder auditive Wahrnehmung ist die Wahrnehmung von Schall (Wir hören Lärm und leiden darunter) extraaural meint die Wirkungen die neben direkten hören auftreten wie Erhöhung des Blutdruckes, Nachlassen der Konzentration Verminderte Leistungsfähigkeit usw.