

# So täuschte der Rechtsstaat seine Bürger bei den BBI/BER-Startrouten

## Das sind die Startrouten der vorläufigen DSF-Grobplanung vom 30.3.1998.

Die DSF erklärte die Grundlagen dieser Planung mit folgenden drei Punkten:

- kein Überfliegen des Berliner Stadtgebietes
- uneingeschränkter Parallelbetrieb des Bahnsystems wird durch Richtungs- und Bahnbezug ermöglicht
- Abflugverfahren auf der Nordbahn entsprechen weitgehend den derzeit veröffentlichten Verfahren

Die Abflugwege verlaufen bei beiden Betriebsrichtungen in der Verlängerung der jeweiligen Pistenachse

parallel. Für jede Betriebsrichtung steht eine Piste nur für Starts, die andere nur für Landungen zur Verfügung. Eine Ausnutzung der technisch möglichen Flugbewegungskapazität des Parallelbahnsystems ist damit nicht möglich. ICAO-Forderungen für unabhängige Starts von beiden Pisten werden mit diesen Startrouten nicht eingehalten. Falls beide Pisten in Spitzenzeiten nur für Starts genutzt werden sollen, sind daher nur abhängige Starts möglich, was zu Startverzögerungen führen kann.

## Das sind die Startrouten, die die DFS am 1.10.1998 für unabhängige Starts vom Parallelbahnsystem erarbeitet hatte.

Das Ausnutzen der technisch möglichen Kapazität des Parallelbahnsystems war schon damals das erklärte Ziel. Dies erforderte, einen unabhängigen Start- und Landebetrieb auf beiden Pisten zu ermöglichen. Im Auftrag des Projektträgers und der Brandenburgischen Behörde erarbeitete die DFS daher eine neue Grobplanung. Diese neuen, jetzt divergierenden Abflugwege genügten den Anforderungen der ICAO für unabhängige Starts von beiden Pisten. Die Auftraggeber akzeptierten diese divergierenden Abflugrouten nicht. Der

Projektträger befürchtete Terminverzug mit rechtlichen Konsequenzen und die nötige Neuarbeitung schon begonnener Gutachten. Er wandte sich an das BM Verkehr, auf die DFS einzuwirken, damit diese nicht auf diesem Routenentwurf besteht. Auch die Brandenburgischen Behörde bat die DFS um eine „Bearbeitung im Sinne des Projektträgers“, womit sie die Rückkehr zum Routenentwurf vom 30.3.1998 meinte. Die DFS fügte sich widerstandlos und behielt danach die neuen Verfahren „in der Hinterhand“.

## Das sind die Startrouten, die im Planfeststellungsantrag 17.12.1999 veröffentlicht und dem Planfeststellungsbeschuß vom 13.8.2004 zugrunde gelegt wurden.

Diese Startrouten sind identisch mit denen der DFS-Grobplanung vom 30.3.1998. Der Projektträger beantragte mit ihnen unabhängige Starts vom Parallelbahnsystem, obwohl er wußte, dass dafür divergierende Flugwege erforderlich sind. Der Projektleiter charakterisierte diesen Routenentwurf damals als „worst case zugunsten des Flughafens“. Damit war gemeint: In der Umgebung der ausschließlich parallel und geradlinig verlaufenden An- und Abflugwege findet wegen der Doppelbelastung eine Fluglärmmaximierung statt. Dadurch bleiben der „Lärmumgriff“ des Flug-

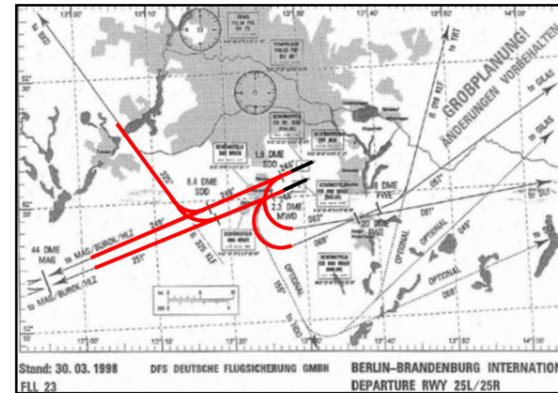
hafens und die Anzahl der Fluglärm-betroffenen, die gegen das Projekt vorgehen könnten, so klein wie möglich, und davon profitiert der Flughafen. Die DFS hat während des Planfeststellungsverfahrens stets nur darauf hingewiesen, dass es bei Verwendung ihrer Grobplanung vom 30.3.1998 zu Startverzögerungen in Spitzenzeiten kommen könne, da keine unabhängigen Starts möglich sein werden. Dieser Routenentwurf lag auch dem Planfeststellungsbeschuß zugrunde. Er genehmigte einen Flugbetrieb, der von vornherein mit diesen Abflugrouten nicht realisierbar war.

## Das sind die Startrouten, die die DFS als Ergebnis ihres Abwägungsprozesses am 4.7.2011 veröffentlichte und an das Bundesamt für Flugsicherheit weiterleitete.

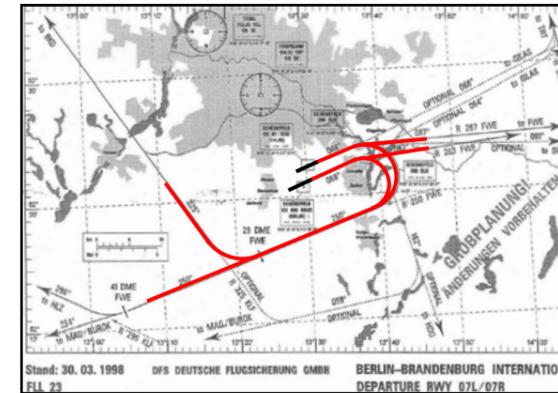
Die aktuelle Startroutenplanung für BER ähnelt zumindest im Nahbereich des Bahnsystems verblüffend der DFS-Grobplanung vom 1.10.1998 mit divergierenden Abflugwegen, die der Projektträger und die Brandenburgische Behörde im Oktober 1998 abgelehnt hatten. Die schon damals aufgrund der ICAO-Vorschriften von der DFS berücksichtigte Divergenz der Startrouten von 15° blieb unverändert. Es zeigt sich im Nachhinein, dass die DFS schon im Oktober 1998 eine Startroutenplanung vorgelegt hatte, die sehr zuverlässig die wesentlichen Elemente für den gewünschten unabhängigen

Startbetrieb von beiden Bahnen aufwies. Es ist leicht zu sehen, dass die Abstimmungen mit der FLK zu Veränderungen der Routengeometrie führten. Dabei handelt es sich jedoch ersichtlich um Anpassungen auf der Grundlage der DFS-Grobplanung vom 1.10.1998. Der DFS-Routenentwurf vom 30.3.1998 wurde folglich im Planfeststellungsantrag und -beschuß ausschließlich zur Täuschung der Öffentlichkeit verwendet. Die tatsächlich benötigten Startrouten sahen völlig anders aus. Die DFS, der Projektträger und die Brandenburgische Behörde vertuschten das seit Oktober 1998!

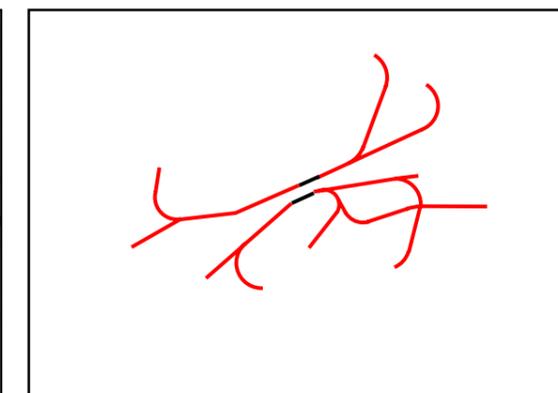
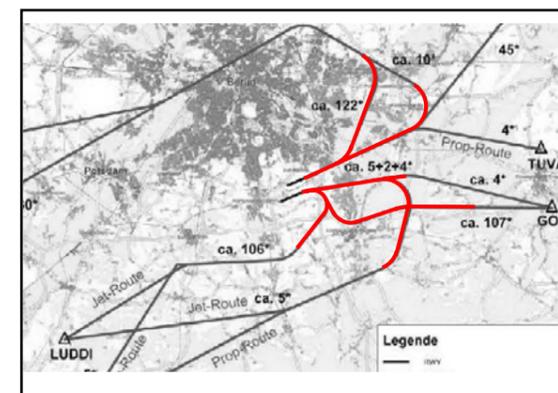
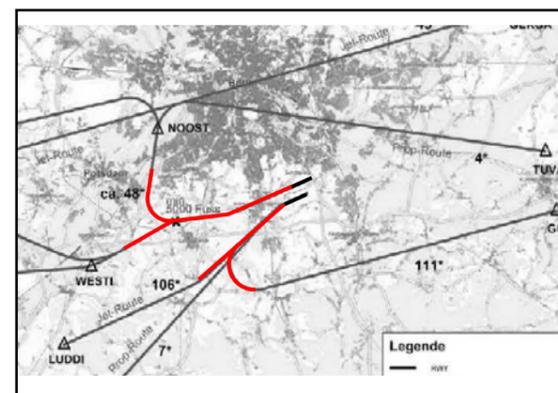
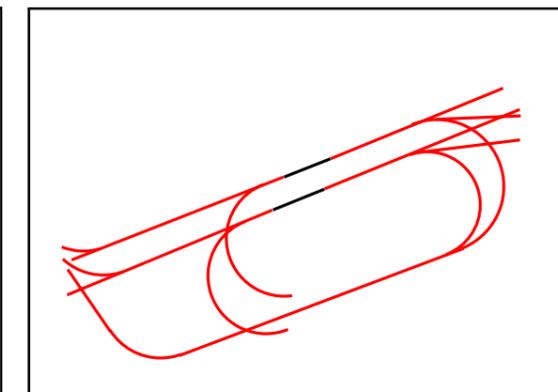
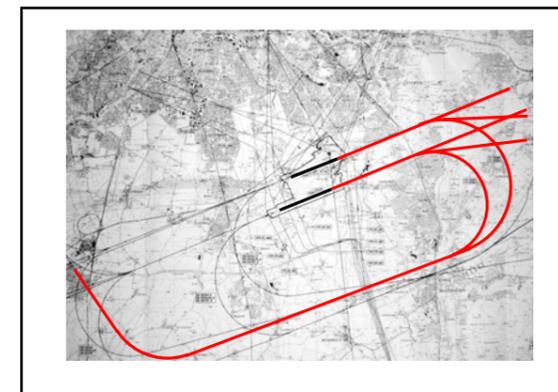
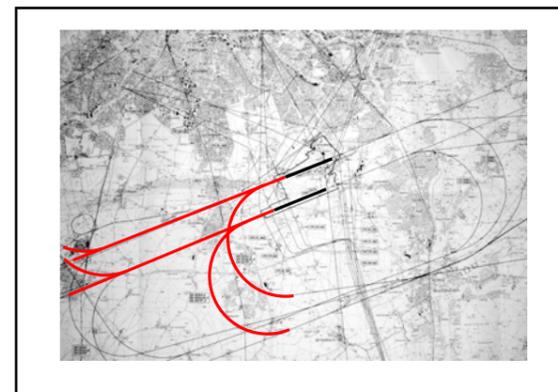
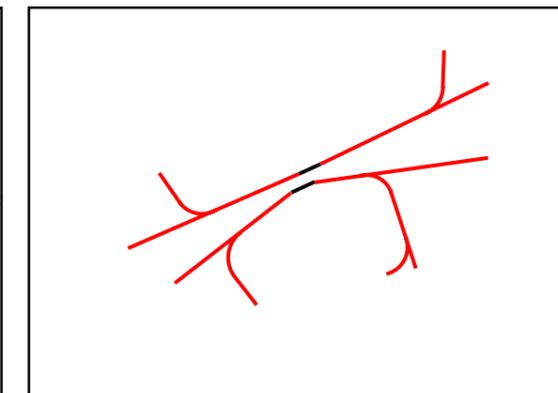
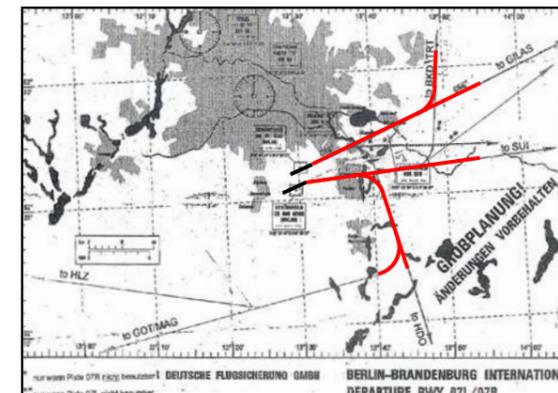
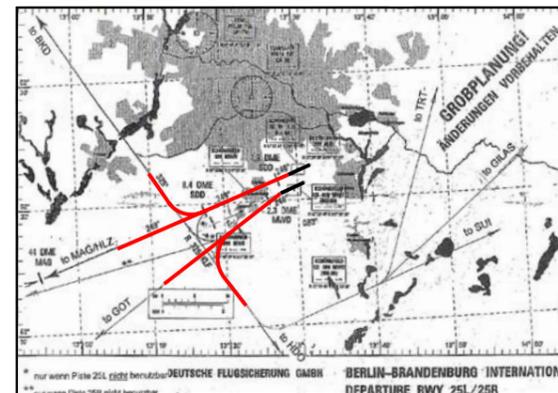
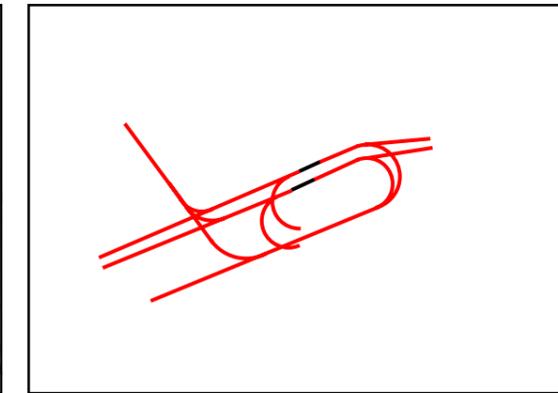
Betriebsrichtung 25



Betriebsrichtung 07



schematische Darstellung für beide Betriebsrichtungen



Die Karten bzw. Kartenausschnitte stammen aus veröffentlichten oder durch Akteneinsicht zugänglich gewesenen Unterlagen. Das Auffinden der DFS-Planung vom 1.10.1998 ist am 29.5.2011 von den drei Bürgerinitiativen Teltow/Stahnsdorf/Lichterfelde gegen Fluglärm bekannt gemacht worden. Abflugwege im Nahbereich des Flughafens wurden zwecks Verdeutlichung für diese Unterlage rot hervorgehoben. Flugwege für Landungen sind hier nicht dargestellt. Sie liegen bei allen Versionen für beide Betriebsrichtungen in der geradlinigen Verlängerung der Pistenachsen. © Bürgerverein Brandenburg Berlin e.V. (BVBB), Januar 2012