



22.09.2010

FLUGROUTEN: Wenn man die Flieger nicht nur sieht

Die Planung ist kompliziert, genau geregelt und hat mit der Planfeststellung nichts zu tun

SCHÖNEFELD - Die Wut der Neu-Betroffenen richtet sich gegen die Deutsche Flugsicherung (DFS). Die CDU-Bundestagsabgeordnete Katherina Reiche spricht vom „eigenmächtigen Vorgehen“ der DFS, obwohl die genau das tut, wozu sie da ist. Die Ahnungslosigkeit ist genauso groß wie die Betroffenheit.

So fordern zum Beispiel acht Bürgermeister der Region Königs Wusterhausen „die Beibehaltung der planfestgestellten Flugrouten“. Die Flieger, so dachten sie, könnten sie allenfalls sehen, müssten sie aber nicht hören. Doch: „Flugrouten sind nicht planfeststellbar“, stellt DFS-Sprecher Stefan Jaekel fest. „An- und Abflugverfahren werden nicht planfestgestellt, sondern durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der DFS durch Rechtsverordnung festgestellt und zwar immer jeweils erst kurz vor Inbetriebnahme“, heißt es auch in einem Memorandum des brandenburgischen Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft, das der MAZ vorliegt. Und dieses Verfahren ist kompliziert und genau definiert.

Dabei hat die DFS im Fall des Großflughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) schon eine Ausnahme gemacht, indem das bundeseigene Unternehmen bereits am 6. September seine Routenvorschläge der Fluglärmmmission vorstellte (MAZ berichtete). Wegen der Verzögerung des Fertigstellungstermins des Flughafens hätte sie das eigentlich erst im Juni nächsten Jahres tun müssen.

Bis dahin kann sich aber noch viel ändern. So können andere zu berücksichtigende Verkehrsströme durch ein neues Flugsicherungssystem am Flughafen Warschau entstehen. Auch Umplanungen bei der DFS selbst sind möglich mit der Einführung des Arrival-Managers, eines Systems, das die Fluglotsen bei der Planung der Landereihenfolge unterstützen soll. Daher sind die jetzt vorgestellten Routen noch nicht „final“, wie die DFS immer wieder betont. Aber die Richtung ist vorgegeben, zumal man dabei auch internationale Vorgaben berücksichtigt hat, wie zum Beispiel das Abknicken der Abflugrouten um 15 Grad beim Parallelbetrieb zweier Start- und Landebahnen. Von einem solchen Vorhaben will die DFS laut Unternehmenssprecher Axel Raab das brandenburgische Verkehrsministerium schon 1998 in Kenntnis gesetzt haben. Beim Ministerium heißt es dagegen jetzt, dass „ein etwaiger Änderungshinweis der DFS (. . .) bis Abschluss des (Planfeststellungs-)Verfahrens nicht eingegangen“ sei.

Zuständig für die Flugroutenbestimmung ist aber nicht das Landesministerium, sondern der Bund durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung.

Der vorgeschriebene Zeitplan sieht vor, dass die Flugsicherung bis zum Mai 2011 aufgrund der bis dahin vorliegenden aktuellen Daten die Flugrouten der Fluglärmmmission offiziell mitteilen wird. Die Kommission kann dann bis zum August darüber beraten und ihre Vorschläge und Änderungswünsche einbringen. Diese werden dann ab dem 22. September von der DFS abgewogen, also nach Prüfung eingearbeitet oder verworfen.

Die Flugsicherung stellt dann die finale Festlegung der Flugrouten bis zum 17. November dem Bundesaufsichtsamt zu. Dieses stimmt sich mit dem Bundesumweltamt ab und entscheidet schließlich über die Festlegung der An- und Abflugrouten. Diese Rechtsverordnung wird dann noch mit dem Bundesjustizministerium abgestimmt. Die Rückmeldung des Bundesaufsichtsamtes an die DFS erfolgt bis zum 16. Januar. Die Pilotenhandbücher werden ab 9. Februar um die neuen Routen ergänzt und die Rechtsverordnung am 22. März im Bundesanzeiger veröffentlicht. Die formelle Inkraftsetzung findet am 31. Mai statt und die tatsächliche erfolgt mit Inbetriebnahme des neuen Flughafens am 3. Juni 2012. Soweit zum Procedere. Entscheidend für die Neu-Betroffenen ist es nun, wie ihre politischen Vertreter, die sich jahrelang nicht um dieses Thema gekümmert haben, jetzt noch Einfluss nehmen können. Möglich ist dies im Prinzip nur innerhalb der Fluglärmmmission.

Zwar können die Länder Berlin und Brandenburg auf und nieder springen, der Entscheidungsprozess über die Flugrouten werde aber „fachlich und nicht politisch entschieden“, betont DFS-Sprecher Jaekel.

In der Fluglärmmmission sitzen aber neben der Flughafengesellschaft und den Airlines bis jetzt nur die kommunalen Vertreter der Alt-Betroffenen. Da für die Neu-Betroffenen das Thema Neuland ist, sind deren Vertreter neben der Lärmmmission am Montag, dem 27. September, in die Airportworld nach Schönefeld eingeladen. Dabei handle es sich um einen reinen Verwaltungstermin, so Jens-Uwe Schade, Sprecher des brandenburgischen Infrastrukturministeriums. Bürgerinitiativen und die Presse sind nicht zugelassen. „Hier sollen alle Verwaltungsvertreter von der DFS aus erster Hand auf den gleichen Informationsstand gebracht werden“, so Schade. Dabei gehe es vor allem darum, welche Lärmbelastigung wo und wie ankomme. Danach werde man sehen, inwieweit eine Betroffenheit bestehen bleibe, denn ab einer gewissen Höhe seien Flugzeuge einfach nicht mehr zu hören. (Von Hartmut F. Reck)

[Mehr zum Thema](#)

» [MaerkischeAllgemeine.de/bbi](http://www.maerkischeallgemeine.de/bbi) : <http://www.maerkischeallgemeine.de/bbi>
» [MaerkischeAllgemeine.de/fluginfo](http://www.maerkischeallgemeine.de/fluginfo) : <http://www.maerkischeallgemeine.de/fluginfo>

 0    Ihre Meinung ist gefragt!

© Märkische Verlags- und Druck-Gesellschaft mbH Potsdam • Realisiert mit [icomedias Enterprise|CMS](#)