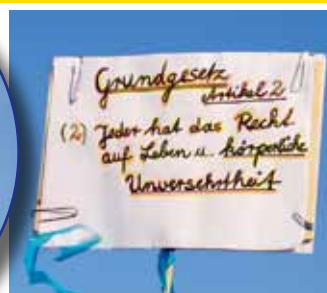


**FLUGROUTEN-BETRUG  
BEI DER PLANUNG DES HAUPTSTADTFLUGHAFENS  
BERLIN BRANDENBUR BER „WILLY BRANDT“  
IN SCHÖNEFELD**

**DIE CHRONOLOGIE**

Stand: Juni 2012

Herausgeber:  
Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.  
in Zusammenarbeit mit Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf e.V.



## Vorwort

„Das ist kein Betrug, das ist Beschiss“ lautet ein geflügeltes Wort unter Juristen, welches den hier vorliegenden Sachverhalt am besten umschreibt. Die mit diesem Heft vorgelegten Originalurkunden aus den Archiven der Deutschen Flugsicherung (DFS), des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV), der Projektplanungs-Gesellschaft Schönefeld (PPS) und des Bundesverkehrsministeriums (BMV) zeichnen ein dichtes und anschauliches Bild eines in diesem Umfang in der deutschen Planungsgeschichte beispiellosen Täuschungsmanövers.

Es ist klar erkennbar, wie zunächst die DFS mit Schreiben vom 20. August 1998 ihre Zweifel an der Plausibilität der von der Flughafengesellschaft favorisierten geraden Abflugrouten anmeldet, sich auf der Besprechung am 29. September 1998 in Offenbach auch mit diesen Bedenken durchsetzt, und wie ohne erkennbaren sachlichen Grund diese Einschätzung aufgrund einer offensichtlichen Einwirkung des übergeordneten Bundesverkehrsministeriums (vgl. das berühmte „Herberg-Schreiben“ vom 7. Oktober 1998) schließlich mit Schreiben der DFS vom 26. Oktober 1998 korrigiert wird und die geraden Abflugrouten wieder als plausibel dargestellt werden.

Das neu von der Kleinmachnower Bürgerinitiative aufgefundene Protokoll der Sitzung des Lenkungsgremiums „Gesamtkoordination“ der PPS vom 5. Oktober 1998 belegt erstmals, dass das MSWV als Planfeststellungsbehörde von diesem Sachverhalt nicht nur volle Kenntnis hatte, sondern aktiv an der Täuschung der betroffenen Bürger mitgewirkt hat. Die Motive hierfür liegen auf der Hand: Vor dem „zugespitzten politischen Hintergrund“ (interne DFS-email vom 9. Oktober 1998) befürchtete man, dass bei Bekanntwerden der abknickenden Routen der Standort Schönefeld nicht mehr durchsetzbar sein würde.

Kleinmachnow im Juni 2012

Matthias Schubert

Vorsitzender der Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V.

## Die Flugroutenplanung für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld, der als neuer Flughafen Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER) in Betrieb gehen soll

### Die Chronologie

**20.08.1998** – Die bundeseigene Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) informierte das Brandenburgische Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) als die verantwortliche Planfeststellungsbehörde über die zwingende Notwendigkeit einer Divergenz von mindestens 15° direkt nach dem Abheben bei unabhängigen Parallelstarts. (Anlage 1)

**02.09.1998** – Das MSWV weist die Projektplanungs-Gesellschaft mbH Schönefeld (PPS) an, mit der 15°-Divergenz weiter zu planen. (Anlage 2)

**10.09.1998** – Die Flughafen-Planungsgesellschaft antwortet, dass die 15°-Divergenz die Ausweisung zusätzlicher Abflugstrecken erfordern würde, „was nicht vorgesehen sein kann“. Die PPS gehe davon aus, dass die DFS-Hinweise nicht zu einer Veränderung der Streckengeometrie führen. Sollte das MWSV anderer Auffassung sein, müsste kurzfristig ein Klärungsgespräch mit der DFS herbeigeführt werden. (Anlage 3)

**16.09.1998** – Das MWSV hält die der Planung zugrunde gelegten geraden Abflugrouten für grundsätzlich tragfähig, kritisiert die DFS-Position und fordert die DFS kurzfristig zum Klärungsgespräch mit MWSV und PPS auf. (Anlage 4)

**29.09.1998** – Das Klärungsgespräch findet in der DFS-Zentrale in Offenbach statt. Ergebnis - wie durch den Protokollfund am 13.06.2012 in den Akten der Flughafengesellschaft belegt -: Die DFS setzt sich durch. Es soll mit um mindestens 15° abknickenden Abflugrouten geplant werden. MSWV hat volle Kenntnis vom Erfordernis abknickender Routen. (Anlage 6)

**01.10.1998** – Die DFS beginnt sofort mit der neuen Routenplanung und erstellt als erstes Zeichnungen mit 15°, die neue Flugrouten über Rangsdorf und Zeuthen ausweisen. (Anlage 5)

**05.10.1998** – Das Protokoll über die Sitzung des PPS-Führungsgremiums „Gesamtkoordination“ dokumentiert die Diskussion vom 29.09.1998 in der DFS-Zentrale, bei der die DFS die Ausweisung der 15°-Spreizung als „plausible“ Flugrouten verlangte. Das Protokoll belegt, dass das MSWV volle Kenntnis vom Erfordernis abknickender Routen hat. Die PPS verweigert sich diesem Ergebnis und legt fest, mit Wissen des MWSV über das Bundesverkehrsministerium auf die DFS Einfluss zu nehmen, damit diese die Ausweisung der neuen Abflugrouten mit der Divergenz von mindestens 15 unterlässt. (Anlage 6)

**07.10.1998** – Die Aufforderung der PPS an den zuständigen BMV-Unterabteilungsleiter zur Einflussnahme auf die DFS ergeht mit Brief des Flughafen- und Projektplanungschefs Dr. Götz Herberg. (Anlage 7)

**08.10.1998** – Das Bundesverkehrsministerium (Herr MinDirig. Eckhardt) bespricht telefonisch den PPS-Brief vom 07.10.1998 mit dem MWSV (Herrn MinRat Bayr) und der DFS (Herrn Prof. Dr. Olbert - Leiter Luftraum und Verfahren) und leitet ihn per Fax dorthin weiter. (Anlage 7)

**09.10.1998** – Die interne DFS-email zwischen Herrn B (DFS Region Ost) und Herrn St (DFS – FLL) bestätigt, dass das MWSV vollständig involviert war, die Position der Flughafenplanungsgesellschaft PPS nunmehr übernommen hat und im weiteren Verfahren die Notwendigkeit der mit unabhängigen Parallelstarts zwingend erforderlichen Divergenzen von mindestens 15° für sich behält. (Anlage 8)

**26.10.1998** – Die DFS (Herr Prof. Dr. Olbert) legt ihre modifizierte Stellungnahme zur weitergeltenden Plausibilität ihrer Grobplanung mit geraden Abflugrouten vor, das MWSV (Herr Bayr) bestätigt am 29.10.1998 und setzt den Flughafen-Planungsgesellschaft PPS am 02.11.1998 darüber in Kenntnis. (Anlagen 9, 10)

**18.11.1998** – In der 16. Sitzung des PPS-Aufsichtsrats berichtet die Geschäftsführung dem Kontrollgremium, dass die Abstimmung mit der DFS erfolgt und der PPS-Ansatz bestätigt worden ist. (Anlage 11)

### Das Ergebnis von Täuschung und Betrug

Das Ergebnis dieses für BMV, MWSV und PPS erfolgreichen Täuschungsmanövers, dem sich die vom BMV weisungsabhängige DFS gebeugt hat, ist, dass das Planfeststellungsverfahren für den neuen Hauptstadtflughafen in Schönefeld auf der Grundlage der geraden Abflugrouten durchgeführt und beschlossen worden ist.

Im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004 heißt es dazu auf Seite 414:

„Da die An- und Abflugverfahren eine wichtige Eingangsgröße insbesondere für die Ermittlung der von dem beantragten Ausbauvorhaben ausgehenden Luftschadstoff- und Geräuschmissionen darstellen, hat die DFS eine Grobplanung für die An- und Abflugrouten erstellt. Diese Flugrouten basieren auf den derzeit für den Verkehrsflughafen Berlin- Schönefeld festgelegten An- und Abflugrouten sowie der Lage vorhandener Funknavigationsanlagen der Flugsicherung und gewährleisten eine umfassende Einbindung des ausgebauten Flughafens in das nationale und internationale Flugroutensystem der Flugsicherung. Sie stellen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde somit eine durchaus plausible und auch hinreichend konkrete Grundlage für die Ermittlung der Auswirkungen des Ausbauvorhabens dar.“ In der dem Planfeststellungsbeschluss beigelegten Karte sind die geraden An- und Abflugrouten ausgewiesen.

Zur Betroffenheit z. B. von Rangsdorf heißt es im Planfeststellungsbeschluss auf Seite 952:

„Das Gebiet der Gemeinde **Rangsdorf ist – abgesehen von einer geringfügigen Betroffenheit durch den Bauschutzbereich bzw. die Planungszone Bauhöhenbeschränkung im Norden des Ortsteils Groß Machnow – weder durch das planfestzustellende Vorhaben noch den LEP FS betroffen.** Die Kurzabflugstrecken werden nur in Sonderfällen von Flugzeugen mit einer Höchstabflugmasse von 50 t MTOW benutzt. Bei einem Anteil von ca. 3 % aller Starts in Richtung Westen, die in die Lärmberechnungen eingegangen sind, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen und sonstigen nachteiligen Wirkungen für die Gemeinde Rangsdorf zu rechnen.“

Zur Betroffenheit z. B. von Kleinmachnow gibt es im Planfeststellungsbeschluss keinerlei Hinweise.

Kleinmachnow galt während des gesamten Planfeststellungsverfahrens als von den Auswirkungen des Ausbauvorhabens Schönefeld nicht betroffen. Deshalb hat die Planfeststellungsbehörde den Plan in Kleinmachnow nicht ausgelegt und die Kleinmachnower Bürgerinnen und Bürger somit gehindert, sich an der Planung zu beteiligen.

Inzwischen ist klar, dass die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) verordneten Flugrouten für den Hauptstadtflughafen im Widerspruch zur Planfeststellung ganze Regionen neu und zusätzlich mit Fluglärm und Abgasen belasten werden. Diese Belastungen potenzieren sich, weil die DFS zur Maximierung der Startbahn-Kapazitäten die Einzelfreigabe zur Regel macht. Das Umweltbundesamt kritisiert diese Praxis in seiner Lärmfachlichen Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER), Januar 2012: „Problematisch und rechtlich bedenklich wird das Verhältnis von vorgeschriebenen Flugverfahren (Flugrouten) zu Einzelfreigaben oder Flugverkehrskontrollfreigaben außerhalb der vorgeschriebenen Flugverfahren dann, wenn sich in der Praxis des Flugbetriebs Einzelfreigaben derart häufen, dass sich neben den im vorgesehenen Verfahren durch Rechtsverordnung BAF festgelegten Flugrouten aufgrund entsprechender Verwaltungspraxis der Flugverkehrskontrollstellen zusätzliche faktische Flugrouten herausbilden.“

Die Planfeststellungsbehörde hat auf Seite 414 des Planfeststellungsbeschlusses Einwendungen der Bevölkerung als unzutreffend zurückgewiesen:

„Vielfach wurde eingewandt, dass sowohl die ausgewiesenen Flugrouten als auch die vorgegebenen Flughöhen bereits beim derzeitigen Betrieb des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld nicht eingehalten würden und es wird befürchtet, dass aufgrund des zunehmenden Luftverkehrs zukünftig mit erheblich mehr Abweichungen zu rechnen sei. Die Flugsicherung hat, veranlasst durch Anwohnerbeschwerden, in der Vergangenheit verschiedentlich Auswertungen der Radardaten vorgenommen und der Planfeststellungsbehörde die entsprechenden Flugspuraufzeichnungen übergeben. Die Flugspuraufzeichnungen zeigen, dass die Einwände nicht zutreffen und die von der Flugsicherung erteilten Flugverkehrskontrollfreigaben und zugewiesenen Flugrouten von den Luftfahrzeugführern eingehalten werden.“

Auch auf diesem Feld wurde die Bevölkerung somit bewusst getäuscht und um ihre Beteiligungsrechte gebracht.

Nicht „Kommunikationsprobleme“, sondern vorsätzliches Täuschen über die wahren Auswirkungen des Flughafens liegen dem Planungsskandal zugrunde. Die Mitwisser- und Täterschaft bei beteiligten staatlichen Stellen einschließlich der im Staatsbesitz befindlichen Flughafen- und Projektplanungsgesellschaft und ihrer Aufsichtsgremien kann durch die neuesten Aktenfunde nicht mehr abgestritten werden.

6441/1/101-201



DFS Deutsche Flugsicherung

Regionalbüro

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH · Region Ost · Postfach 42 06 53 · 12066 Berlin

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Region Ost  
Flughafen Tempelhof  
12101 Berlin

Ministerium für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr  
Referat 44, Herrn Bayr  
Postfach 601161

14411 Potsdam

Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg		Abteilung 4 438 26. AUG. 1998 64
26. AUG. 1998	Eingang - D	
Abt. .... Anl. .... Blatt/Heft .....		

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom:

Mein Zeichen, meine Nachricht vom:

Tel. (30) 6951-

FAX (030) 6951-

Datum:

FOB 6/RB1a

2380

3391

20.08.1998

H. Bauer?

*Handwritten notes:*  
27.08.98  
DPS 24  
→ 4.3 m.k. 64.  
zum Vorzug

**Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld**

hier: 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB"

Sehr geehrter Herr Bayr,

wie in der 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB" vereinbart, haben wir die zutreffenden flugsicherungsbetrieblichen Richtlinien und Vorschriften hinsichtlich der Auswirkungen von Achsabstand und Schwellenversatz paralleler Pisten auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beiden Pisten geprüft.

Im Ergebnis dieser Prüfung kann ich Ihnen mitteilen, daß die im Verlauf der o.g. Sitzung von Herrn Schindler genannten präzisierten Werte für Achsabstand (1900 m) und Schwellenversatz (1250 m bezogen auf die östlichen Schwellen) keine nachteiligen Auswirkungen auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung des IFR-Flugverkehrs auf diesem Pistensystem haben. Nach gegenwärtiger Regelungslage und voraussehbarer technischer Ausstattung der Flugsicherung in diesem Bereich ist ein uneingeschränkter Parallelbetrieb bis zu einem minimalen Achsabstand der Pisten von 1525 m möglich.

In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch auch deutlich darauf hinweisen, daß die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten unmittelbar nach dem Start eine Divergenz der Abflugkurse von mindestens 15° erfordert. Ebenso müssen die Abflugkurse um mindestens 30° von den Fehlanflugkursen der jeweils anderen Piste abwei-

chen. Da derartige Präzisierungen in der übergebenen Grobplanung für die künftigen IFR-Abflugverfahren nicht berücksichtigt wurden, ist bei der weiteren Verwendung dieser Unterlagen ein entsprechender Toleranzbereich zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

*Handwritten signature*  
T. H. K.

f:\6441\01\101-901\pps-des1.rs3

2

Referat 44

V

**1. Schreiben**

Projektplanungs-  
gesellschaft mbH  
Flughafen-Schönefeld

12521 Berlin

02. September 1998  
Herr B [REDACTED]  
8255  
443-6441/1/101-901

von den Fehlanflugkursen abweichen. Auch diese Vorgaben der DFS bitte ich bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Bayr.

2. z.V.

44

I.A.

*[Handwritten Signature]* 02.09.98

44.3: *[Handwritten Signature]* 02.09.98

**Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld**  
Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB"

Anlagen: 2

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie in der 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB" vereinbart, habe ich die DFS gebeten, die von Ihnen für das DES erstellten Geometriedaten der An- und Abflugstrecken auf Plausibilität zu prüfen. Die Ergebnisse der Plausibilitätsprüfung hat mir die DFS nunmehr mit Schreiben vom 26.08.1998 übergeben. Beiliegend erhalten Sie eine Kopie des Schreibens der DFS zur Kenntnis. Die Vorgabe der DFS, daß in Startrichtung 25 für die Abflugrouten SUI, TRT und GILAS Variante 2 (Drehpunkt bei 7,2 bzw. 8,4 NM) nicht mehr relevant ist, bitte ich bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus bitte ich Sie, entsprechend dem Hinweis der DFS zu den angegebenen Korridorbreiten, das von Ihnen für die Ermittlung der Korridorbreiten verwendete Verfahren näher zu erläutern.

Entsprechend einer weiteren Absprache während der 3. Arbeitsgruppensitzung hat die DFS zwischenzeitlich geprüft, ob sich aus den von Ihnen genannten Werten für Achsabstand (1900 m) und Schwellenversatz (1250 m bezogen auf die östlichen Schwellen) Auswirkungen im Hinblick auf die gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf den beiden Pisten ergeben können. Die von der DFS übermittelten Prüfungsergebnisse erhalten Sie mit diesem Schreiben ebenfalls in Kopie zur Kenntnis. Gleichzeitige unabhängige IFR-Abflüge von beiden Pisten sind demnach nur möglich, wenn die Abflugkurse um mindestens 15° divergieren und um mindestens 30°

MSWV  
- POSTSTELLE -  
- 2. Sep. 1998  
ABGESANDT AM .....

6441/11 101-901

98

2 99

Ministerium für Stadtentwicklung  
Wohnen und Verkehr  
Referat 44  
Herrn Bayr  
Dortustraße 30 - 34  
14467 Potsdam

**Projektplanungs-  
Gesellschaft mbH**  
Schönefeld

Ein Unternehmen der  
Berlin Brandenburg  
Flughafen Holding GmbH

PPS  
Flughafen Schönefeld  
12521 Berlin  
12527 Berlin (Lieferanschrift)

Telefon  
030 6091 2042

Telefax  
030 6091 2003

E-Mail

Internet  
www.berlin-airport.de

Kontakt  
Hr. J. [REDACTED]

Datum  
10.09.1998

**Abteilung 4**  
4622  
16. SEP. 1998  
44

Ministerium  
für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr  
des Landes Brandenburg  
16. SEP. 1998  
Eingang - D  
Abt. .... Anl. .... Blatt/Heft .....

16.09.98  
→ 44.31  
17.09.98

**AG „An- und Abflugverfahren EDDB“**  
Ihr Schreiben vom 02.09.98

Sehr geehrter Herr Bayr,

wie aus den uns durch Sie übergebenen Schreiben der DFS vom 20./26.8.98 hervorgeht, wird die Variante 2 der Abflugrouten 25 R/L SUI, GILAS, TRT von DFS nicht mehr als relevant angesehen.

In der Beratung am 30.3.98 in Ihrem Hause wurde von uns auf die Problematik der Fluglärmbelastung in den Ortschaften Dahlewitz und Rangsdorf hingewiesen, die durch die Verlegung des Drehpunktes auf 2,3 NM bzw. 1,9 NM entstehen. Von allen Beteiligten - auch von den Vertretern der DFS - wurden diese Bedenken akzeptiert und entschieden, daß auch dieser Drehpunkt für Abflüge 25 in Richtung Osten etwa im Bereich der heutigen Position (ca. 8 NM) beibehalten wird. Da sich die DFS nicht in der Lage sah, eine Feinplanung für die SIDs vorzulegen, hatten wir auf der Grundlage der Festlegungen dieser Beratung die für die Berechnung der Lärmzonen notwendige Konkretisierung der Routen erarbeitet und den lärmphysikalischen Gutachtern vorgegeben.

Aufgrund der erwähnten Lärmprobleme wurde der überwiegende Anteil der Abflüge 25 nach Osten über den äußeren Drehpunkt (Var.2) geführt, über den inneren nur Turboprops und Strahlflugzeuge mit MTOW < 50 t. Auf die Gesamtzahl der Abflüge bezogen, liegt der Anteil der nach Var. 2 geführten Abflüge bei ca. 26 %.

Eine Verlegung dieser Flüge auf den kurzen Abflug, wie er beim Wegfall der Var. 2 nötig wäre, hätte daher erhebliche Auswirkungen auf das Lärmniveau in den südlichen Bereichen, dagegen nur eine geringe Entlastung in den westlichen Bereichen zur Folge.

Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Dr. Jürgen Linde

Geschäftsführung:  
Dr.-Ing. Götz Herberg

Sitz der Gesellschaft:  
Schönefeld  
Registergericht:  
Amtsgericht Potsdam HRB 9835

Kontoverbindung:  
Bayerische Vereinsbank AG  
(BLZ 100 208 90) Kto. 9327312

Des weiteren wird von der DFS für gleichzeitige Abflüge von Nord- und Südbahn eine Divergenz von 15° gefordert (bei Fehlanflügen 30°). Diese Forderung wurde von uns bei der Konstruktion der DES-gerechten SIDs nicht berücksichtigt. Zum einen lag sie zum erforderlichen Zeitpunkt nicht vor, zum anderen ist die Einbeziehung derartiger „gezielter Abweichungen von der Ideallinie“ im Algorithmus des DES nicht vorgesehen. Die im DES erfaßten Korridorbreiten sollen Navigationstoleranzen abbilden, nicht aber angewiesene Abweichungen (die technisch bedingte Toleranz müßte diesen Abweichungen noch überlagert werden). Im übrigen ist die angegebene Divergenz erheblich größer als die im DES üblichen Korridorbreiten. Eine exakte Berücksichtigung solcher modifizierter Abflugwege im DES würde die Deklaration zusätzlicher Abflugstrecken erfordern, was nicht vorgesehen sein kann. Eine Abschätzung des Anteils der Abflüge auf diesen modifizierten Strecken wäre zumindest aus heutiger Sicht nicht möglich, da hier ein enger Zusammenhang mit der zeitlichen Feinstruktur des Tagesflugplanes besteht.

Wir gehen davon aus, daß die gegebenen Hinweise der DFS nicht zu einer Veränderung der Streckengeometrie (DES) führen. Sollten Sie anderer Auffassung sein, müßte kurzfristig ein Klärungsgespräch mit der DFS herbeigeführt werden.

Wir bitten kurzfristig um Mitteilung.

Mit freundlichen Grüßen

Projektplanungs Gesellschaft mbH

*A. Schindler*  
i. A. Schindler

f:\6441\01\101-901\dfskoord.rs3

Referat 44

V

**1. Schreiben**

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
Abteilung FL  
Postfach 10 05 51

63005 Offenbach a.M.

16. September 1998  
Herr B. [REDACTED]  
8255  
443-6441/1/101-901

**Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld**  
Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB"

Sehr geehrte Damen und Herren,

einleitend möchte ich noch einmal darauf hinweisen, daß der rasche Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld für die langfristige Sicherung einer attraktiven, bedarfsgerechten Anbindung der Region Berlin/Brandenburg an den internationalen Luftverkehr großes Gewicht hat. Die in den nächsten Jahren erheblich zunehmende Bedeutung Berlins in seiner Funktion als Hauptstadt und Regierungssitz spielt dabei ebenfalls eine wesentliche Rolle. Dies hat auch das Bundesministerium für Verkehr mit seiner Zustimmung zum Konsensbeschluß vom Mai 1996 ausdrücklich anerkannt. Mit Schreiben vom 24. Oktober 1997 hat das Bundesministerium für Verkehr darüber hinaus den Bedarf nach § 27d Abs. 1 LuftVG für die Durchführung von Flugsicherungsbetriebsdiensten am ausgebauten Flughafen Berlin-Schönefeld bekräftigt und die DFS mit der Erarbeitung entsprechender An- und Abflugverfahren beauftragt.

Um die durch den Ausbau zu erwartende zusätzliche Lärmbelastung für die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens Berlin-Schönefeld möglichst gering zu halten, sollte bei der Planung der An- und Abflugverfahren neben Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsaspekten die Reduzierung bzw. Vermeidung von Fluglärm eine zentrale Rolle spielen. Dieses Anliegen wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB" sowohl seitens des MSWV als auch seitens der PPS wiederholt an die DFS herangetragen. Gemeinsam mit den anwesenden Mitarbeitern der DFS konnten m.E. grundsätzlich tragfähige Lösungsansätze gefunden werden.

Im Nachgang zur 3. Sitzung der Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB" sind nun jedoch von verschiedenen Stellen Ihres Hauses Stellungnahmen eingegangen

2

(Schreiben vom 20.08.1998, FOB 6/RB 1a und Schreiben vom 26.08.1998, FLU 13), die m.E. dem oben geschilderten Anliegen in einer Reihe von Punkten nicht ausreichend Rechnung tragen. Aus diesem Grund halte ich es für erforderlich, die Grobplanung der An- und Abflugverfahren nochmals abzustimmen.

Ferner halte ich es für äußerst hilfreich, wenn ein fester Ansprechpartner von der DFS für das Projekt benannt werden könnte, der auch mit der notwendigen Entscheidungskompetenz ausgestattet sein sollte, um die mit dem Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld zusammenhängenden Fragen innerhalb der DFS abschließend zu koordinieren.

Zur Klärung der im Zusammenhang mit Ihren o.g. Stellungnahmen aufgetretenen Fragen, halte ich es für erforderlich, kurzfristig ein Gespräch zwischen der DFS, dem MSWV und der PPS zu führen. Als Termin für ein solches Gespräch schlage ich **Donnerstag den 24.09. oder Dienstag den 29.09.1998** vor und biete gleichzeitig an, zu diesem Gespräch in die Hauptverwaltung nach Offenbach oder in die Regionalstelle Berlin zu kommen. Für eine kurzfristige Rückäußerung wäre ich Ihnen dankbar.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Bayr

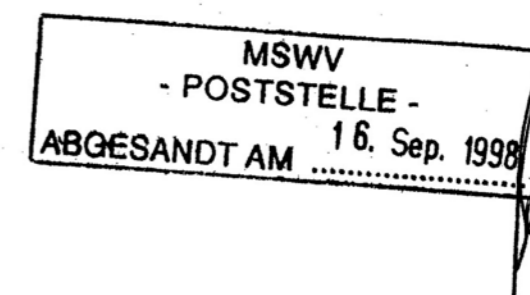
2. z.V.

44

I.A.

*16.09.98*

44.3: \$i. 16.09.98





DFS Deutsche Flugsicherung

### Telefax

Von/From:

Sender/Transmitter

U. B. [redacted]  
DFS Region Ost, RB1a

Telefon/Phone

(49) 030-6951 2380

Telefax

(49) 030-6951 3391

Betr./Subject

Grobplanung Abflugverfahren BBI

Es folgt - 3 - Seite incl. Deckblatt.  
- 3 - Page to follow incl. cover sheet.

An/To:

Empfänger/Adressee

Herrn S. [redacted]  
DFS HV - FLL

Telefon/Phone

069-8054 1215

Telefax

069-8054 1219

Datum/Date

01.10.1998

Falls die Übermittlung nicht vollständig ist, rufen Sie bitte den Sender an.  
If all pages are not transmitted, please call sender.

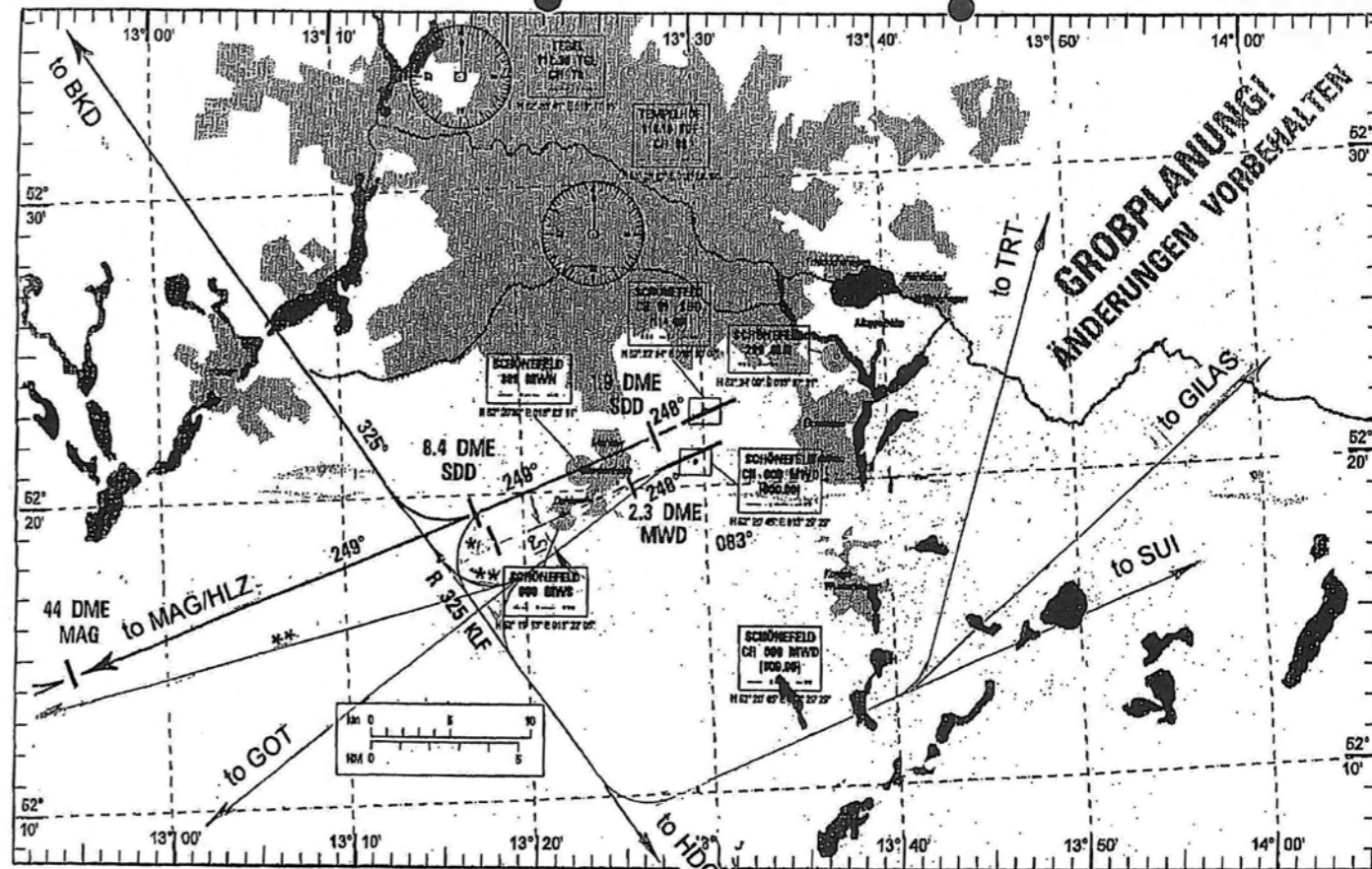
Bemerkungen/Remarks

Sehr geehrter Herr S. [redacted],

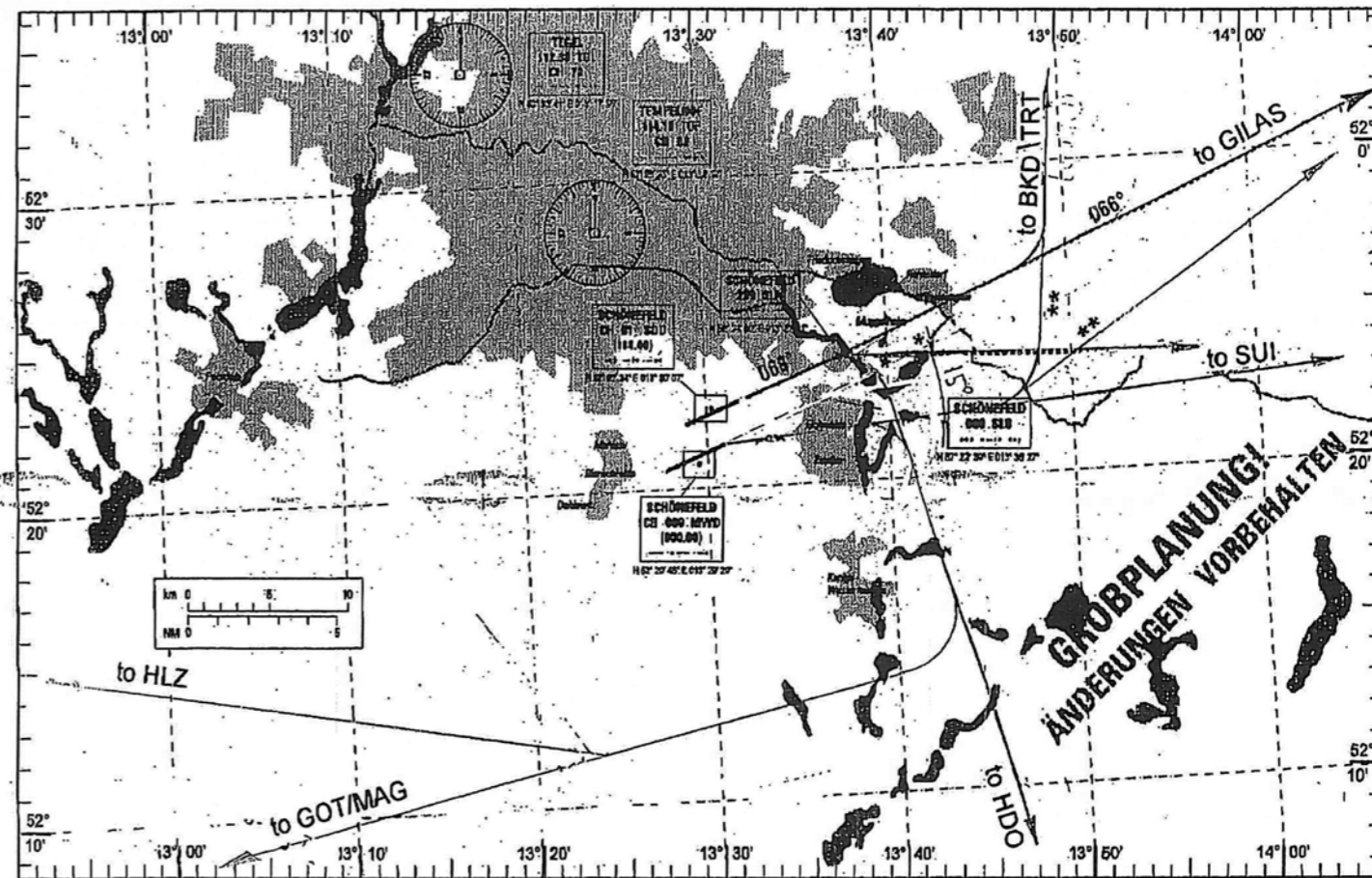
anliegend die beiden Entwürfe. Leider ist Herr L. [redacted] heute nicht im Hause, sodaß ich Ihnen die Entwürfe zunächst nur vorbehaltlich eventueller Einwände seinerseits übergeben kann.

Mit freundlichen Grüßen

U. B. [redacted]



\* nur wenn Piste 25L nicht benutzbar DEUTSCHE FLUGSICHERUNG GMBH BERLIN-BRANDENBURG INTERNATIONAL  
\*\* nur wenn Piste 25R nicht benutzbar DEPARTURE RWY 25L/25R



\* nur wenn Piste 07R nicht benutzbar DEUTSCHE FLUGSICHERUNG GMBH BERLIN-BRANDENBURG INTERNATIONAL  
\*\* nur wenn Piste 07L nicht benutzbar DEPARTURE RWY 07L/07R



WV 22.10.  
u



Projektplanungs-  
Gesellschaft mbH

Schönefeld



Projektplanungs-  
Gesellschaft mbH

Schönefeld

## Protokoll

**Thema:** Gesamtkoordination 39/98

**Projekt:** Flughafen Berlin Brandenburg International  
Ausbau Flughafen Schönefeld

**Datum:** 05.10.1998

**Ort:** Flughafen Schönefeld

**Teilnehmer:** siehe Anwesenheitsliste

**Tagesordnung:**

1. Tagesordnung
2. Genehmigung des Protokolls 38/98
3. Liste der offenen Punkte
4. Aktionen und Termine
5. Aktuelle Informationen

**Anlagen:** Liste der offenen Punkte

**Verteiler:**

PP-G	Hr. Dr. Herberg	FAX	030/6091 1603
ZS	Hr. F. [REDACTED]	FAX	030/6091 1603
PP-J	Hr. Dr. R. [REDACTED]	FAX	030/6091 1447
PP-K	Hr. V. [REDACTED]	FAX	030/6091 2159
PP-K	Hr. Dr. [REDACTED]	FAX	030/6091 2159
PP-T	Hr. Schindler	FAX	030/6091 2003
PP-L	Hr. B. [REDACTED]	FAX	030/6091 1317
PP-C	Hr. J. [REDACTED]	FAX	030/6091 2003
PP-Ö	Hr. K. [REDACTED]	FAX	030/6091 2003
CSFB	Hr. Dr. N. [REDACTED]	FAX	069/7538 2204
GMB	Hr. D. [REDACTED]	FAX	03573/78-2830

TOP		Typ	verantwortlich Termin
4.3	im Rahmen der Liegenschaftsgesellschaft...		
4.4			
4.5	<p>Hr. Schindler berichtet über Gespräch bei der DFS am 29.9.98. Stellungnahme der DFS zum DES.</p> <p>Die PPS erarbeitete auf der Basis einer DFS-Grobplanung vom 30.03.98 eine für das DES erforderliche Streckengeometrie und übergab diese mit der Bitte um Prüfung durch die DFS am 22.04.98 an das MSW. In der 3. AG Sitzung am 30.03.98 wurde ferner seitens der DFS eine kurzfristige Abschätzung zur Kapazität des 2-Bahnsystems zugesagt. Am 02.09.98 erfolgte die Übergabe der schriftlichen Stellungnahme der DFS. Bei gleichzeitiger unabhängiger Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten erfordert dies nach ICAO-Richtlinien eine Divergenz der Abflugkurse von 15° (je 7,5°). Sollte dies nicht erfolgen, ist mit Kapazitätseinschränkungen in Spitzenzeiten zu rechnen. Diese Einschränkungen konnten jedoch nicht quantifiziert werden. Deshalb ist auf eine grundsätzliche Vorgabe für alle Abflüge hinzuwirken und in die Grobplanung aufzunehmen.</p> <p>Die PPS weist darauf hin, daß eine Überarbeitung der Grobplanung mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung verbunden ist. Das DES hat Auswirkungen auf alle bereits im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS vom 30.03.98 erarbeiteten lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten. Es wird eine Verzögerung von 3-4 Monaten eingeschätzt. Erhebliche finanzielle Aufwendungen sind unvermeidbar.</p> <p>Die DFS erarbeitet innerhalb von 14 Tagen eine neue Grobplanung. Man konnte sich dem Wunsch nach ausschließlicher Plausibilitätsaussage nicht anschließen.</p>	I	Hr. Schindler

Tel. Olbert/Bayer 8.10.98

TOP		Typ	verantwortlich Termin
	Festlegung: Es ist ein entsprechendes Schreiben an Hr. Eckhardt, BMV, zu richten mit der Bitte um Unterstützung und Einflußnahme im Sinne der PPS-Zielstellung auf die DFS.	A	Hr. Schindler 12.10.98 <i>vl</i>
5.			
5.1			
5.2			
5.3			
5.4			
5.5	verhandelt sein.		

Bundesministerium für Verkehr  
Herrn Henrich Eckhardt  
UAL Z2  
Robert-Schuman-Platz 1

53175 Bonn

*fell 8/10*

*Herrn Prof. Olbert  
wie schon besprochen*

*Fax-Nr:  
069-8054-1295*

Ein Unternehmen der  
Berlin Brandenburg  
Flughafen Holding GmbH

Flughafen Schönefeld  
12621 Berlin  
12527 Berlin (Lötteranschnitt)

Telefon  
030 6091 2000

Telefax  
030 6091 2003

E-Mail

Internet  
www.bairk-transport.de

Kontakt  
Hr. Schindler

Datum  
07.10.98

**Ausbau Flughafen Schönefeld  
Vorbereitung Planfeststellungsantrag**

Sehr geehrte Herr Eckhardt,

im Zusammenhang mit der Abstimmung wichtiger Bestandteile o. g. Planfeststellungsantrags mit der DFS hat sich ein Problem ergeben, bei dessen Lösung ich Sie um Ihre Unterstützung bitten möchte.

**Situation:**

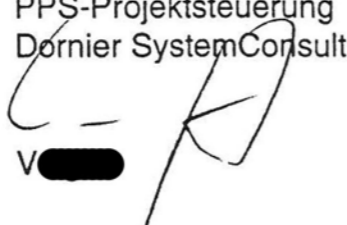
Den für den Planfeststellungsantrag erforderlichen lärmphysikalischen, medizinischen und toxikologischen Gutachten werden Daten zugrunde gelegt (DES), die im wesentlichen auf einer Luftverkehrsprognose und auf einer Flugroutenplanung basieren. Die für das DES erforderliche Streckengeometrie wurde von der PPS von einer Grobplanung der DFS vom März 1998 abgeleitet. Mit der Übergabe der Grobplanung durch die DFS in einer Sitzung der Arbeitsgruppe An- und Abflugverfahren EDDB beim MSWV im März 1998 wurde der PPS eine kurzfristige Stellungnahme der DFS zur Problematik unabhängiger Flugbetrieb auf einem Parallelpistensystem mit dem für Schönefeld geplanten Achsabstand von 1900 m zugesagt. Absprachegemäß hat die PPS das auf der Grobplanung der DFS beruhende DES im April 1998 über das MSWV des Landes Brandenburg der DFS zur Stellungnahme zugeleitet. Am 2. Sept. 1998 erfolgte die Übergabe einer schriftlichen Stellungnahme der DFS zum DES der PPS.

Termin der nächsten Geko am 12.10.1998, 10:00 Uhr

Für das Protokoll:

PPS-Projektsteuerung  
Dornier SystemConsult





A = Auftrag E = Entscheidung I = Information

In dieser Stellungnahme wird festgestellt, daß bei gleichzeitiger unabhängiger Durchführung von IFR-Abflügen von beiden Pisten nach ICAO-Richtlinien eine Divergenz der Abflugkurse von 15° erforderlich wird. Dies ist in der Streckengeometrie des DES nicht berücksichtigt. Nach Auffassung der DFS ist infolgedessen mit Kapazitätseinschränkungen des Pistensystems in Spitzenzeiten zu rechnen, wobei diese Einschränkungen derzeit nicht quantifizierbar sind. Die DFS fordert die grundsätzliche Vorgabe der Divergenz von 15° für alle Abflüge und wird ihre Grobplanung dahingehend kurzfristig überarbeiten. Als Konsequenz ergibt sich die Notwendigkeit der generellen Überarbeitung des DES, insbesondere durch die geänderten Streckengeometrien. Ein geändertes DES macht die Überarbeitung aller bisher im Vertrauen auf die Verbindlichkeit der Grobplanung der DFS erarbeiteten lärmphysikalischen, lärmmedizinischen und humantoxikologischen Gutachten erforderlich. Es muß mit erheblichen finanziellen Mehraufwendungen und einer zeitlichen Verzögerung im Planungsablauf von ca. 3 Monaten gerechnet werden.

**Lösungsvorschlag:**

Das BMV wird gebeten, Einfluß auf die DFS dahingehend zu nehmen, daß die DFS ihre Stellungnahme zum vorliegenden DES modifiziert. Die Stellungnahme der DFS ist für das Planfeststellungsverfahren wichtig. Sie sollte zum Ausdruck bringen, daß die dargestellte Streckengeometrie grundsätzlich akzeptiert wird. Es kann durchaus dargestellt werden, daß es zu einem zusätzlichen Koordinierungserfordernis von Abflügen seitens der DFS führt, was wiederum bei unterstellten unveränderten technischen und technologischen Bedingungen bei Erreichen der Kapazitätsgrenzen des Pistensystems zu Bewegungsbeschränkungen in Spitzenzeiten führen kann. Diese Situation würde der des Flughafens München entsprechen und könnte vom Antragsteller akzeptiert werden. Zu beachten ist auch, daß die endgültige Festlegung der Flugrouten durch die DFS erst mit Inbetriebnahme des Bahnsystems erfolgt und die dann geltenden technischen und technologischen Voraussetzungen berücksichtigt werden.

Für evtl. Rückfragen steht Ihnen seitens der PPS Herr Schindler zur Verfügung. Im voraus danke ich Ihnen für Ihre Bemühungen.

Mit freundlichen Grüßen

Projektplanungs Gesellschaft mbH

  
Dr. Herberg

Von: GUNNAR S [REDACTED]  
An: ULRICH B [REDACTED]  
Datum: 09.10.1998 15.26  
Betreff: BBI-Verfahren

Hallo Herr B [REDACTED],

BBI und kein Endel

Möglicherweise haben Sie schon das Fax von Herrn Dr. Herberg an Herrn Eckhardt gelesen (habe ich Ihnen zugefaxt). Auch Herr Bayr hat zwischenzeitlich in einem Telefonat mit Herrn Olbert um eine im Sinne der PPS liegende Bearbeitung gebeten. Entgegen unserer Vereinbarung vom 29.09.1998 und den darauf von uns bereits eingeleiteten Schritten ist in einem Telefonat zwischen Herrn Olbert und Herrn S [REDACTED], (der Sie am Montag entsprechend informieren wird), mit diesen Hintergründen folgendes vereinbart worden:

Es soll kein neues Verfahrenskonzept vorgelegt werden, aber in einem Schreiben an Herrn Bayr müssen einige Punkte deutlich zum Ausdruck gebracht werden sollen, wie z. B.:

- Hinweis auf mögliche Kapazitätsengpässe,
- Hinweis auf mögliche Änderungen aufgrund neuer Navigations- und Verfahrensgrundlagen
- deutlicher Hinweis, daß es sich hierbei nur um Grobplanung handelt und mit Inbetriebnahme Verfahrensänderungen, insbesondere die Divergenz-SIDs möglich sind.

Diese Punkte sollen dann auch in der Planfeststellung niedergeschrieben werden!

Die genauen Formulierungen könnten wir gemeinsam abstimmen. Ich persönlich denke, daß wir vor dem zugespitzten politischen Hintergrund mit dieser Lösung leben können, unsere Bedenken sind dann festgeschrieben, und die neuen Verfahren behalten wir in der Hinterhand.

Bitte rufen Sie mich zurück.

M. f. G. Gunnar S [REDACTED]



DFS Deutsche Flugsicherung

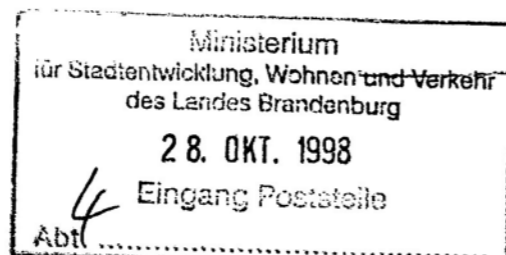
6441/11 101-201

106

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH · Postfach 10 05 51 · 63005 Offenbach a.M.

Ministerium für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr  
Referat 44, Herrn Bayr  
Postfach 601161

14411 Potsdam



Abteilung 4

5314  
28. OKT. 1998

44

Abt.

29.10.98

→ 44.3. S:MK  
PPS inform.Datum  
26.10.1998  
Di. 30.10.98

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom  
FLL 20(069) 80 54-  
1215  
oder 80 54 - 0FAX (069) 80 54-  
1295Datum  
26.10.1998

### Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld Grobplanung IFR-Abflugverfahren

- 1) Besprechung vom 30.03.1998 in Potsdam
- 2) Besprechung vom 29.09.1998 in Offenbach

Sehr geehrter Herr Bayr,

in der Besprechung vom 30.03.1998 in Potsdam wurde seitens der DFS eine Grobplanung der IFR-An- und Abflugverfahren für den neuen Großflughafen Berlin-Schönefeld vorgestellt. Basierend auf diesen Verfahrensentwürfen wurde daraufhin seitens der Projektplanungsgesellschaft mbH Schönefeld (PPS) ein Lärmgutachten und ein medizinisches Gutachten als notwendige Bestandteile für das Planfeststellungsverfahren in Auftrag gegeben. Die dort dargestellte Streckengeometrie entspricht grundsätzlich den derzeitigen Planungen der DFS.

In o. Besprechung kündigte die DFS eine zusätzliche Prüfung im Hinblick auf eine gleichzeitige unabhängige Durchführung von IFR-Flugverkehr auf beide Pisten an.

Als Ergebnis dieser Prüfung ergab sich, daß bei dem geplanten Bahnabstand IFR-Anflüge unabhängig voneinander auf beide Pisten durchgeführt werden können. Um allerdings auch parallele IFR-Abflüge gleichzeitig von beiden Pisten gewährleisten zu können, wäre generell eine Divergenz der Abflugwege von 15° erforderlich.



DFS Deutsche Flugsicherung

107

Blatt - 2 -

Dies bedeutet, daß es bei den vorliegenden Abflugverfahren während Verkehrsspitzenzeiten zu Abflugverzögerungen kommen könnte.

Es wird darauf hingewiesen, daß die nach § 27 a LuftVO vom LBA per Rechtsverordnung festzulegenden Flugverfahren nicht Gegenstand einer Planfeststellung oder Flugplatzgenehmigung sein können, sondern jederzeit optimiert werden können, wenn

- die Verkehrsentwicklung
- der Umweltschutz (Fluglärm) oder
- sich ändernde navigatorische Möglichkeiten dies erfordern.

Die Festlegung der für die Inbetriebnahme des neuen Bahnsystems notwendigen Flugverfahren wird demzufolge erst kurz vor Betriebsaufnahme unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte und in enger Zusammenarbeit mit allen Betroffenen erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen  
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH  
-Hauptverwaltung  
i.V.

i.A.

Prof. Heinrich O.  
Leiter Luftraum und Verfahren

Andreas M.  
Leiter Luftraum- und Verfahrensplanung

5590-1197-201

f:\6441\01\101-901\pps-des2.bs3

Referat 44

V

**1. Schreiben**

Projektplanungs-  
gesellschaft mbH  
Flughafen-Schönefeld

12521 Berlin

02. November 1998  
Herr B [REDACTED]  
8283  
443-6441/1/101-901

**Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld**  
Arbeitsgruppe "An- und Abflugverfahren EDDB"

Anlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Ergebnis der Besprechung vom 29.09.1998 in der Hauptverwaltung der Deutschen Flugsicherung in Offenbach, hat die DFS ihre Stellungnahmen zum Entwurf des DES und zur möglichen Durchführung von unabhängigem IFR-Flugverkehr auf die beiden Pisten des ausgebauten Flughafens Berlin-Schönefeld überarbeitet.

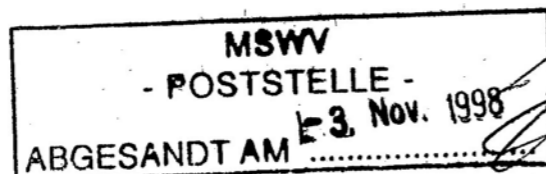
Beiliegend übersende ich Ihnen eine Kopie der Stellungnahme zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

B [REDACTED]

2. z.V.

44.3

I.A. *Di.* 02.11.98

Vorlage zu Punkt 2 der Tagesordnung  
für die 16. Sitzung des Aufsichtsrates der  
Projektplanungsgesellschaft Schönefeld mbH  
am 18. November 1998

9

TOP 2 Aktueller Bericht der Geschäftsführung

**1. Empfehlung**

Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden um Kenntnisnahme gebeten.

**2. Sachverhalt****2.1. Technische Planung**

Die präzisierte Plananzeige wurde am 24. September 1998 beim MSWV eingereicht und zwischenzeitlich von dieser weitergereicht. Die Absprachen mit den Verkehrsträgern sind weiter detailliert worden. Die Kostenschätzungen sind neu strukturiert und überarbeitet ( Siehe gesonderter TOP 8 ). Die Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung ist erfolgt, der PPS Ansatz wurde mündlich bestätigt. Am 13. Oktober 1998 wurde der endgültige Inhalt der lärmmedizinischen Gutachten festgelegt. Der Plan der baulichen Anlagen ist fertiggestellt. Die technische Planung liegt in der vorläufigen Fassung vor und wird zur Zeit qualitätsgesichert, gleiches gilt auch für die erstellten Gutachten.

**2.2. Harmonisierung mit der Landesentwicklungsplanung**

Der Text des LEP SF ist nunmehr in Übereinstimmung mit der Zielsetzung des LEP SF. Die durch die PPS eingereichte präzisierte Planungsanzeige mit dem reduzierten Flächenumgriff gibt der PPS und der GL weiteren Gestaltungsspielraum.

**2.3. Umsiedlung**

Zur Zustimmung und Sicherung des Ersatzstandortes für die Gemeinde Diepensee wird am 14.11.1998 eine Standortbefahrung der potentiellen Wiederansiedlungsstandorte für die Bürger von Diepensee mit Bussen des Flughafens stattfinden. Danach erfolgt am 22.11.1998 die Anhörung der Diepenseer Bürger zur Auswahl des Standortes.

Entsprechend den Aktivitäten der Arbeitsgruppe Umsiedlung sind Willenserklärungen der potentiellen Wiederansiedlungsgemeinden zur Aufnahme der Gemeinde Diepensee abgegeben worden. In diesen Willenserklärungen ist die Verpflichtung enthalten, daß für die Wiederansiedlung vorgesehene Gebiet bauplanrechtlich zu sichern und die Voraussetzungen für die Umsiedlung, vorbehaltlich der vom Verursacher zu erbringenden Leistungen zu schaffen.

Auf der Grundlage der Standortentscheidung wird die PPS ( bzw. die noch zu gründende „ Grundstücksgesellschaft “ ) unverzüglich konkrete Maßnahmen zum Erwerb der betreffenden Grundstücke einleiten.

Das Thema der Eckpunkte des Diepenseevertrages wird gesondert unter TOP 7 behandelt.

#### 2.4. Baufeld Ost

Die Stellungnahmen zum 3. Zwischenbericht liegen vor.  
Das Konzept für den Bebauungsplan wird bis Jahresende erstellt.  
Zum innovativen Gesamtansatz „ Flughafenstadt “ ist noch im November 1998 eine Kabinettsbefassung der Landesregierung Brandenburgs vorgesehen.

#### 2.5. Öffentlichkeitsarbeit

Im Berichtszeitraum haben weitere zwei Bürgermeisterrunden ( Berlin / 08.10.1998 , Brandenburg / 13.10.1998 ) stattgefunden.  
Der Flughafen-Info-Bus ist zur Zeit in der Umrüstung und wird spätestens Anfang des neuen Jahres seinen Betrieb aufnehmen.

*kontaktiert man L51 + FRA*

#### 2.6. Abstimmung mit HTA-Konsortium

Im Rahmen der vertieften „ due diligence “ entstand seitens HTA ein umfangreicher Bedarf an Einsichtnahmen zum Planungsstand. Detaillierte Abstimmungsgespräche wurde geführt zu :

- Verkehrsanbindung, Baufeldfreimachung, Baugrund, Denkmalschutz
- Umsiedlung, Lärmschutz, Ausgleichs- und ersatzmaßnahmen
- Flugbetriebsflächen, Wasserver- und -entsorgung
- Planfeststellungsantrag, Antragsstrategie
- Weiteres Vorgehen

Die Abstimmungsgespräche haben offenbart, daß es teilweise unterschiedliche Standpunkte zu Inhalten, Umfang und Vorgehensweisen beim PFA gibt. Die Gespräche zur Verständigung werden fortgesetzt.

V.i.S.d.P.: Matthias Schubert, Unterberg 31, 14532 Kleinmachnow

Herausgeber:  
Bürgerinitiative Kleinmachnow gegen Flugrouten e.V. ([www.wegmitflugrouten-kleinmachnow.de](http://www.wegmitflugrouten-kleinmachnow.de))  
in Zusammenarbeit mit Bürgerinitiative Schallschutz Rangsdorf e.V. ([www.biss-rangsdorf.de/](http://www.biss-rangsdorf.de/))

