

108. Sitzung der FLK am 21.02.2024:
zum Beschlussantrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Intersection Takeoffs weitestgehend unterbinden

Beschlussantrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Die Fluglärmkommission bittet die Genehmigungsbehörde, die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung umgehend geeignete Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, um intersection takeoffs für alle Abflugverfahren am Flughafen BER weitestgehend zu unterbinden und damit Fluglärm zu reduzieren.

Begründung:

Aus Sicht des Fluglärmschutzes ist die Nutzung der vollen Bahnlänge bei Starts am BER vorteilhaft und wünschenswert, da so zusätzliche Belastungen durch Fluglärm im Nahbereich des BER für die unter den Abflugrouten lebenden, am stärksten betroffenen Menschen vermieden werden können.

Was sind Intersection Takeoffs?

Bei einem Intersection Takeoff beginnt das Flugzeug den Start nicht am Anfang der Startbahn, sondern biegt seitlich von einer Rollbahn ein und startet von dort aus.

Dadurch ist die für diesen Start verfügbare Startlaufstrecke verkürzt.

Stichprobe zur Häufigkeit:

BER / EDDB **57%** Intersection Starts

MUC / EDDM **23%** Intersection Starts

(jeweils am Freitag, 17.11.2023 bei jeweils ganztägiger West-Betriebsrichtung)

Intersection Takeoffs sind besonders laut

Die ersten drei Jahre BER-Flugbetrieb haben **bei allen Abflugverfahren** bzw. Abflugrichtungen, also an der **Nordbahn und der Südbahn** bei **West- und Ostwind**-Betriebsrichtung durch den **sehr hohen Anteil** an Intersection-Starts zu der Erfahrung der BER-Anwohner geführt, dass sie durch verkürzte Starts **spürbar mehr Lärm** abbekommen, als bei der Nutzung der vollen Bahnlänge.

Das ist messtechnisch belegbar.

Der Unterschied zwischen zwischen kürzester und ganzer Bahnlänge kann z.B. in Mahlow bis zu 5 dB betragen bei gleichem Flugzeug- und Turbinentyp, in Waltersdorf noch mehr.

Dieser unnötige zusätzlichen Lärm sollte ganz grundlegend nicht weiter zugelassen werden.

Sind Intersection Takeoffs im Planfeststellungsbeschluss für den BER vorgesehen?

Der Planfeststellungsbeschluss für den BER unterscheidet sehr genau zwischen "**Schnellabrollbahnen**" und "**Zu- und Abrollbahnen**". (PFB 2004 S. 419)

Schnellabrollbahnen schließen in einem **Winkel von 30 Grad** an die Landebahnen an.

Zu- und Abrollbahnen münden **senkrecht in die Start- und Landebahn ein**. (PFB 2004 S. 444)

Schnellabrollbahnen ermöglichen den Flugzeugen, die Landebahn mit relativ hohen Geschwindigkeiten von bis zu **93 km/h** zu verlassen so dass die **Landebahnbelegungszeiten gering** gehalten werden können. (PFB 2004 S. 444)

Sind Intersection Takeoffs am Flughafen BER erforderlich?

7.1.4.3 Rollverkehr

*„Eine von den Trägern des Vorhabens durchgeführte Verkehrsflusssimulation für den ausgebauten Flughafen hat gezeigt, dass ein derartiges System **notwendig und ausreichend ist, um die Belegungszeiten der Start- und Landebahnen so gering zu halten, dass die für die Spitzenstunde prognostizierte Zahl von ca. 83 Flugbewegungen** abgewickelt werden kann.“ (PFB 2004 S. 419)*

Gibt es zu Intersection Takeoffs internationale Standards und Empfehlungen?

ICAO Doc 9870 Handbuch zur Prävention von Runway-Incursionen

4.5.16 Bei der Nutzung von Intersection-Starts sollten schräge oder abgewinkelte Rollwege, die die Sicht der Flugbesatzung auf die Landebahnschwelle oder den Endanflugbereich einschränken, nicht verwendet werden.

Welche Empfehlung gibt Eurocontrol?

European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI V3.0):

“Do not use angled taxiways for entering the runway that limit the ability of the flight crew to see the runway threshold or the final approach area.”

Verwenden Sie keine abgewinkelten Rollwege für die Einfahrt auf die Runway, die die Sicht der Flugbesatzung auf die Runway-Schwelle oder den Endanflugbereich einschränken.

Müssen diese Empfehlungen hier am BER beachtet werden?

Betriebsgenehmigung für den BER:

„XII Auflagen

Die Genehmigung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1. **Vorgabenkonformität:** *Bei der Anlegung und Betrieb des Flughafens sind die **internationalen Standards und Empfehlungen (Standards and Recommended Practices, SARP)** von Anhang 14, Band 1, des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt (Chikagoer Abkommen) vom 7. Dezember 1944 in der jeweils gültigen Fassung (ICAO Annex 14) **zu beachten**, soweit nicht **deutsche Vorschriften** entgegenstehen. Im Zweifelsfall ist die **Entscheidung der Genehmigungsbehörde** einzuholen.“*

Wie gehen andere Flughäfen aus Lärmschutzgründen damit um?

No intersection takeoffs - Use full runway length

Prohibited Procedures: Intersection takeoffs

Intersection departure: Departing aircraft will normally be directed by ATC to use the full length of the runway for take-off.

Begin takeoffs at the start of a runway, not at an intersection.

Intersection Takeoffs – discouraged at all times

Midfield takeoffs would increase noise over residential areas. Their use is prohibited.

Good Neighbor Program Noise Abatement - No Intersection Takeoffs

Wie gehen viele moderne Flughäfen damit um?

“No Entry” signs should be used to avoid aircraft entering the runway via a rapid exit taxiway.



Zusammenfassung

Intersection Takeoffs:

- haben negative Lärmauswirkungen
- sind nicht notwendig
- bergen Risiken und werden deshalb nicht empfohlen
- sollten hier auf ein Minimum reduziert werden

→ Ich bitte um Ihre Zustimmung zum Beschlussvorschlag

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!