

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin  
Abteilung für Finanzen, Personal, Wirtschaftsförderung und  
Koordination  
Der Bezirksbürgermeister



Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, 10820 Berlin

Fluglärnkommision für den Verkehrsflughafen  
Berlin-Brandenburg (BER)  
An die Geschäftsführung bei der Gemeinsamen  
Oberen Luffahrtbehörde Berlin Brandenburg und  
an die Vorsitzende Frau Dietlind Biesterfeld

Geschäfts-/Stellenzeichen (bitte angeben):

FLK 01-2024

Bearbeiter\_in:

Dienstgebäude:

Rathaus Tempelhof

Tempelhofer Damm 165

12099 Berlin

Zimmer:

Telefon:

Telefax:

31.01.2024

**Gemeinsamer Beschlussantrag der Berliner Bezirke Neukölln und Tempelhof-Schöneberg  
für die 108. Sitzung der FLK am 21.02.2024**

Die Mitglieder der Fluglärnkommision werden ersucht zu beschließen:

Die Genehmigungsbehörde und die FBB wird ersucht der FLK zum Stand der Umsetzung 39. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ zur Errichtung eines „Logistiktunnel zur landseitigen Erschließung Midfield“ einschließlich des Zeitplanes zu berichten.

Begründung:

Für den Betrieb des Flughafens BER wurde eine „virtuelle Barriere“ errichtet um Kreuzungsverkehre von Lufffahrzeugen und Logistikverkehr sicher abzuwickeln. Diese führt jedoch zu Einschränkungen der Bahnzuordnungen entsprechend der Destinationen, die Auswirkungen auf den Lärmschutz mit sich bringen. Ist die Start- und Landebahnzuordnung nicht im Einklang mit dem der anzufliegenden Destination (Richtung Süden: Südbahn, Richtung Norden: Nordbahn) sind unter Umständen Richtungsänderungen der Flugbewegungen über bebauten Gebieten erforderlich, die es aus Lärmschutzgründen zu vermeiden gilt. Dies beinhaltet gleichzeitig, dass sich die Flugwege verlängern, was zu erhöhten Lärmimmissionen und zu erhöhten Ausstoß von Treibhausgasemissionen führt.



Bei dem derzeitigen Betriebsregime mit der „virtuellen Barriere“ zur Vermeidung von Kreuzungsverkehren von Servicefahrzeugen muss die Bahnzuordnung bei der Landung bereits entsprechend der Abflugdestination (Nord oder Süd) erfolgen. Dies ist offenbar in der Praxis nur zum Teil umsetzbar. Dies führt dazu, dass ein wie von der FLK angestrebte alternierender Bahnbetrieb wie zu Zeiten geringen Flugverkehrsaufkommens kaum möglich erscheint.

Unabhängig von den o.g. Aspekten führt der derzeitige Betrieb mit der „virtuellen Barriere“ zu einem erhöhten Koordinierungsbedarf der DFS, den es zu vermeiden gilt.

Mit freundlichen Grüßen

Jörn Oltmann