

Ergebnisprotokoll

109. Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin- Brandenburg

Datum: 11.07.2024
Uhrzeit: 09:00 Uhr bis 13:30 Uhr
Ort: Konferenzzentrum der FBB GmbH, Schönefeld

Teilnehmer:

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	Hr. Schwuchow
Gemeinde Eichwalde	Hr. Jenoch
Stadt Erkner	Hr. Wolter
Gemeinde Gosen-Neu Zittau	Hr. Lenck
Gemeinde Großbeeren	Hr. Borstel
Gemeinde Kleinmachnow	Hr. Grubert
Stadt Königs Wusterhausen	Hr. Bartz
Stadt Ludwigsfelde	Hr. Thielicke
Stadt Mittenwalde	Hr. Lorber
Gemeinde Rangsdorf	Hr. Preetz
Gemeinde Schönefeld	Hr. Katzer
Gemeinde Schöneiche bei Berlin	Hr. Steinbrück
Gemeinde Schulzendorf	Hr. Mücke
Gemeinde Stahnsdorf	Hr. Albers
Stadt Teltow	Hr. Schmidt
Stadt Wildau	Hr. Anders
Gemeinde Zeuthen	Hr. Martens
Stadt Zossen	Hr. Gottlick
Bezirksamt Neukölln	Hr. Teschner-Steinhardt
Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf	Hr. Aykal
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg	Hr. Deppe
Bezirksamt Treptow-Köpenick	Fr. Dr. Leistner
Landkreis Dahme-Spreewald	Fr. Zettwitz
Landkreis Oder-Spree	Hr. Baumeister
Landkreis Potsdam-Mittelmark	Hr. Koch
Landkreis Teltow-Fläming	Fr. Biesterfeld (Vositzende)
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.	Hr. Bock
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.	Fr. Dorn
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	Hr. Halberstadt
Condor Flugdienst GmbH	Hr. Dr. Johannsen (Gast)
Deutsche Lufthansa AG	Hr. Dipl.-Ing. Michaelis
Flugbereitschaft BMVg	Fr. Dr. Köhler
Oberste Immissionsschutzbehörde Brandenburg	Hr. StFw. Hoffmann
Gemeinsame Landesplanungsabteilung B.-BB.	Hr. Krüsmann
Oberste Immissionsschutzbehörde Berlin	Hr. Fichtner
Oberste Landesluftfahrtbehörde Brandenburg	Hr. Mundt
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde B.-BB.	Hr. Lehmann (Gast)
Fluglärmschutzbeauftragter für den BER	Hr. Preuß (Gast)
Fluglärmschutzbeauftragter Berlin	Hr. Strogies (Gast)
Deutsche Flugsicherung GmbH	Hr. Hejazian (Gast)
	Hr. Peters (Gast)
	Hr. Borchert (Gast)
	Hr. Schiffner (Gast)
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	Hr. Ruths (Gast)
Landesamt für Umwelt	Hr. Dr. Volz (Gast)

TAGESORDNUNG

- TOP 01 Begrüßung der Teilnehmer und Gäste
- TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung
- TOP 03 Protokollbestätigung der 107. und 108. Sitzung der FLK
- TOP 04 Beschlussanträge zur 109. Sitzung
- TOP 05 Beschlusskontrolle 108-02 – Intersection Takeoffs
- TOP 06 Beschlusskontrolle 108-03 – Tunnelbauprojekte
- TOP 07 Beschlusskontrolle 107-02 – Rückkehr zu destinationsabhängiger Pistenzuweisung
- TOP 08 Information Absenkung Luftraum C
- TOP 09 Berichte der Arbeitsgruppen
- TOP 10 Beratung zu Sichtabflügen von der Südpiste
- TOP 11 Berichte
- TOP 12 Verschiedenes
- TOP 13 Nächster Termin

ERGEBNISSE

TOP 01 Begrüßung der Teilnehmer und Gäste

Die Vorsitzende (Fr. Biesterfeld) begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Es sind 33 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. Somit ist die Beschlussfähigkeit gegeben.

TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung (siehe Anlage 1) wird um die Bestätigung des Protokolls der 107. Sitzung unter TOP 03 ergänzt. Die eingegangene Anfrage von Fr. Dr. Leistner (Treptow-Köpenick) wird unter TOP 12 behandelt.

Die Tagesordnung wird mit diesen Ergänzungen einstimmig angenommen.

TOP 03 Protokollbestätigung der 107. und 108. Sitzung der FLK

Die Ergänzung des Protokolls der 107. Sitzung um einen Satz wird mit einer Gegenstimme und zwei Enthaltung bestätigt.

Das Protokoll der 108. Sitzung wird mit allen eingegangenen Änderungsanträgen ohne Gegenstimmen und mit zwei Enthaltung bestätigt.

TOP 04 Beschlussanträge zur 109. Sitzung

Antrag Stadt Königs Wusterhausen - Verlegung Q-SID (109-01)

Wortlaut des Beschlussantrages (siehe Anlage 2):

„Die Fluglärmkommission bittet die Genehmigungsbehörde, die Deutsche Flugsicherung und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zu prüfen, ob durch eine Verschiebung der unten genannten Q-SIDs nach Norden und die Freigabe zum Verlassen der Q-SIDs, durch PBN Fixpunkte, eine Lärminderung bewohnter Gebiete erreicht werden kann.“

Hr. Bartz (Königs Wusterhausen) erläutert den Antrag (siehe Anlage 3).

Hr. Bock (BVF) und Hr. Lenck (Gosen-Neu Zittau) merken an, dass eine Optimierung der Route nicht zulasten von Gosen-Neu Zittau geschehen soll.

Hr. Bartz (Königs Wusterhausen) erklärt, dass eine Mehrbelastung von Gosen-Neu Zittau oder anderer Gemeinden nicht durch den Antrag der Stadt Königs Wusterhausen entsteht. Die Flugroute soll nur geringfügig nördlich der A10 folgend über unbewohntes Gebiet verschoben und anschließend wieder in das bereits bestehende Standardabflugverfahren geleitet werden.

Hr. Strogies (FLSB) und Hr. Peters (DFS) verweisen auf die AG Spurtreue, in der solche Themen im Detail behandelt werden und letzterer betont die Komplexität von Routenänderungen. Die Vorsitzende unterstützt den Vorschlag.

Der Beschlussantrag wird ohne Gegenstimmen bei 3 Enthaltungen angenommen.

TOP 05 Beschlusskontrolle 108-02 – Intersection Takeoffs

Hr. Preuß (LuBB) stellt das Ergebnis der Prüfung des Beschlusses seitens der Genehmigungsbehörde vor. Er führt aus, dass die LuBB die Untersagung von Intersection Takeoffs für nicht durchführbar im Sinne des Gesetzes hält, da sie keine rechtliche Handhabe dafür hat. Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) und die Betriebsgenehmigung des BER geben kein Betriebskonzept vor und schränken die Nutzung von Schnellabrollwegen nicht ein. Der PFB ist bestandskräftig und eine Veränderung ist nur beim Auftreten akuter Gesundheitsgefahren möglich, die derzeit nicht erkennbar sind. Eine Änderung der passiven Schallschutzgebiete ist in Mehrbelastungsfällen möglich.

Hr. Peters (DFS) erläutert, dass auch die DFS in ihrem gesetzlich geregelten Zuständigkeitsbereich keine Grundlage sieht, Intersection Takeoffs zu untersagen und beantwortet die in der 108. Sitzung zum Thema gestellten Fragen (siehe Anlage 6).

Hr. Ruths (BAF) erläutert, dass im Zuständigkeitsbereichs des BAF, also in der Festlegung von Flugverfahren und in der Fachaufsicht über die DFS jeweils keine Anhaltspunkte zur Einflussnahme auf Intersection Takeoffs gegeben sind.

Fr. Dorn (BVF) kritisiert u.a., dass von den stellungnehmenden Organisationen keine konstruktiven Vorschläge zur Lärmvermeidung gemacht wurden und kündigt an, dies in der nächsten Sitzung selbst zu tun.

Hr. Bock (BVF) hält die Auffassung der LuBB für nicht nachvollziehbar und erläutert, dass im Planfeststellungsbeschluss der Begriff „Intersection“ nicht erwähnt werde. Gleichfalls würden Intersection Takeoffs weder in Hinblick auf die Lärmauswirkungen behandelt, noch lägen Lärmausbreitungskarten dafür vor. Das Verhalten der Akteure am Flughafen und das der LuBB als zuständige Kontrollinstanz könne nur als planfeststellungswidrig bezeichnet werden. Das Untersagen von Intersection Takeoffs sei allein aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses und seiner rechtlich korrekten Auslegung geboten.

Hr. Dr. Johannsen (FBB) stellt eine Auswertung der Lärmmessdaten bezüglich Intersection Takeoffs vor (siehe Anlage 4) und schließt daraus, dass aufgrund der geringen Lärmrelevanz ein Verbot von Intersection Takeoffs wenig sinnvoll erscheint. Er betont, dass Starts auf der Südpiste nach Osten, die von den Abflugrouten abweichen, einen Sonderfall darstellen, der eine differenzierte Betrachtung notwendig macht. Außerdem will er noch nachträglich klarstellen, ob der Bezugswert auf den Präsentationsfolien sich auf *alle* Starts oder nur Full-Lengh Takeoffs bezieht.

Hr. Dr. Volz (LfU) stellt Berechnungen zu den Lärmauswirkungen von Intersection Takeoffs auf der Nordpiste vor und berichtet von nur minimalen Abweichungen zur Messdatenanalyse der FBB (siehe Anlage 5).

Hr. Bock (BVF) erläutert, dass jede Lärmberechnung, die die Maßgaben des Planfeststellungsbeschlusses missachtet, fehlerhaft sei und es erforderlich sei, neben Dauerschallpegeln für die jeweiligen Zeiträume und Immissionssituationen Maximalpegel darzustellen. Die Bahnnutzung sei durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegeben. Die Berechnungen des LfU, die nach der EU-UmgebungslärmRL vorgenommen worden sind, hätten bereits in einzelnen Fällen zu Fehlinterpretationen seitens Bauherren und Architekten, die diese Werte für den baulichen Schallschutz angenommen haben, geführt. Die Lärmausbreitungskarten der EU-UmgebungslärmRL unterscheiden sich von denen der rechtsverbindlichen Planfeststellung und deren Ausbreitungskarten erheblich. Bei einem konkreten Fall im Landkreis Dahme-Spreewald musste die gesamte Fassade eines Ersatzneubaus abgerissen und neu aufgebaut werden, weil die Werte der EU-UmgebungslärmRL fehlerhaft angesetzt worden waren. Das konstruktive Handeln der Bauaufsichtsbehörde Königs Wusterhausen sei an dieser Stelle hervorzuheben.

Hr. Ruths (BAF) ergänzt, dass das umgangssprachliche „Überschießen“ bei den Q-Abflugrouten („Hoffmannkurve“) am breiten Streubereich, der durch die Konstruktion des Flugverfahrens bedingt ist, liegt und in der Regel nicht an Fehlern von Piloten.

Hr. Dr. Volz (LfU) und Hr. Martens (Zeuthen) bitten die FBB bzw. DFS um eine Aufstellung des Anteils an Intersection Takeoffs für Südbahnabflüge Richtung Osten, unterteilt nach Z- und Q-Abflugrouten. Hr. Strogies (FLSB) geht davon aus, dass die Entscheidung zum Intersection Takeoff jedoch erst *nach* der Auswahl der Abflugroute stattfindet.

Hr. Halberstadt (FBB) erwidert auf die Frage von Hrn. Mücke (Schulzendorf), ob die FBB die Nutzung von Schnellabrollwegen für Starts untersagen kann, dass dies starke negative Auswirkungen auf das Betriebskonzept hätte und zudem in Anbetracht der Analyseergebnisse von Hrn. Dr. Johannsen (FBB) nicht sinnvoll erscheint und deshalb wahrscheinlich nicht möglich ist. Er kündigt an, die Frage FBB-intern zu klären. Wie schon Hr. Dr. Johannsen (FBB) weist er außerdem auf die lärmbasierte Entgeltordnung hin, die bereits lärmintensivere Abflüge finanziell sanktioniert.

Hr. Mücke (Schulzendorf) lobt die lärmbasierte Entgeltordnung, merkt aber an, dass sie im Bereich der „Hoffmannkurve“ nicht korrekt funktioniert, da durch das „Überschießen“ die Messstellen dort oft nicht direkt überflogen werden. Daraufhin führt Hr. Dr. Johannsen (FBB) aus, dass in solchen Fällen das Entgelt auf einer Tabelle mit Durchschnittswerten basiert, deren Wert nicht unbedingt kostengünstiger sei, als das Überfliegen der Messstellen. Er räumt aber Optimierungspotenzial ein, das auch genutzt werden soll.

Die Mitglieder diskutieren über die Stellungnahmen. Viele betonen, dass auch *kleine* Lärminderungen und Kompromisse wünschenswert sind, andere halten es für zwingend erforderlich Intersection Takeoffs unverzüglich zu untersagen.

Die Vorsitzende schließt den TOP und kündigt an, dass das Thema Intersection Takeoffs auch auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der FLK aufgenommen wird.

TOP 06 Beschlusskontrolle 108-03 – Tunnelbauprojekte

Hr. Preuß (LuBB) veranschaulicht, dass es sich bei dem planfestgestellten Tunnel um einen Baugistiktunnel unter Rollbahn T im Westen des Flughafens handelt. Es existiert kein Planfeststellungsbeschluss, der einen Tunnel unter dem Hauptvorfeld, welcher sich auf die Nutzung der virtuellen Höfe auswirken würde, enthält.

Hr. Halberstadt (FBB) ergänzt, dass der im Westen planfestgestellte Baugistiktunnel aufgrund der aktuellen Luftverkehrsentwicklung frühestens ab 2030 benötigt werden könnte.

TOP 07 Beschlusskontrolle 107-02 – Rückkehr zu destinationsabhängiger Pistenzuweisung

Die Vorsitzende bittet die im Beschluss angesprochenen Organisationen (FBB, sowie mitwirkend DFS, BAF, MIL) um Stellungnahme.

Hr. Dr. Johannsen (FBB) verweist auf die Auswertung, die in der 108. Sitzung durch Fr. Weinert (FBB) vorgestellt wurde und die keine negativen Lärmauswirkungen des aktuellen Betriebskonzeptes erkennen lässt.

Hr. Halberstadt (FBB) erklärt, dass die FBB das Betriebskonzept dahingehend nicht anpassen wird, da es mit einem wirtschaftlichen Flughafenbetrieb nicht vereinbar sei.

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde) fordert die Vertreter der FBB auf, ihre Stellungnahmen schriftlich zu Protokoll zu geben. Die Vorsitzende weist auf das bestätigte Protokoll der 108. Sitzung der FLK hin, in dem die Stellungnahme der FBB aufgeführt ist.

Hr. Ruths (BAF), Hr. Peters (DFS) und Hr. Lehmann (MIL) erklären, dass sie von der FBB keine Aufforderung zur Mitwirkung erhalten haben und demzufolge nichts hinzuzufügen haben. Hr. Lehmann (MIL) bietet aber an, eine schriftliche Stellungnahme nachzureichen. Die Vorsitzende nimmt dieses Angebot an.

TOP 08 Information Absenkung Luftraum C

Hr. Peters (DFS) erläutert Hintergrund und Umfang der Absenkung des Luftraum C in den Bereichen östlich und westlich des BER (siehe Anlage 7).

TOP 09 Berichte der Arbeitsgruppen

Hr. Strogies (FLSB) berichtet aus der AG Spurtreue (siehe Anlage 8). Er erläutert auf Kritik von Fr. Dorn (BVF) hin den Hintergrund der Verschiebung der USA-Flüge auf die Nordbahn und bietet an, dieses Thema nochmal zu betrachten. Er ermutigt die Mitglieder zur Einbringung von Vorschlägen in die AG.

Hr. Teschner-Steinhart (stv. Vorsitzender) fragt, ob es die freiwillige Selbstverpflichtung der DFS, Abflüge über Berlin nachts und am Wochenende erst ab größerer Höhe von den Standardabflugrouten zu drehen, noch gibt. Hr. Borchert (DFS) sagt dazu aus, dass dieses Verfahren mit der Schließung des Flughafens Tegels eingestellt wurde.

Die AG Spurtreue wird in der nächsten Sitzung um erneuten Bericht gebeten.

TOP 10 Beratung zu Sichtabflügen von der Südpiste

Hr. Borchert (DFS) erläutert das Verfahren von Sichtabflügen auf der Südpiste für kleinere propellergetriebene Luftfahrzeuge, das für etwa ein bis zwei Dutzend Flugbewegungen pro Jahr angewandt werden soll und seine Vorteile und beantwortet Fragen dazu.

Damit ist die Beratung dieses Themas in der FLK abgeschlossen.

TOP 11 Berichte

Hr. Dr. Johannsen (FBB) stellt die Nachtflugstatistik der FBB vor (siehe Anlage 9). Er weist auf den Wegfall der Nachtpostflüge ab Frühjahr 2024 hin, die den Großteil der Nachtflüge ausgemacht hatten. Er kündigt in Absprache mit der Vorsitzenden halbjährliche Berichte in der FLK an.

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde) und Fr. Dorn (BVF) wünschen die Einbeziehung der Zeiträume 21 bis 22 Uhr und 5 bis 6 Uhr in den Bericht.

Hr. Strogies (FLSB) berichtet über die Lärmbeschwerdelage und die Hauptbeschwerdeinhalte (siehe Anlage 11).

Hr. Preuß (LuBB) stellt eine Statistik über erteilte Ausnahmegenehmigungen von den Nachtflugbeschränkungen in 2023 und 2024 bis dato vor (siehe Anlage 10).

TOP 12 Verschiedenes

Hr. Peters (DFS) erläutert auf eine Anfrage von Fr. Dr. Leistner (Treptow-Köpenick) hin, dass die Beseitigung eines Konstruktionsfehlers auf der „Müggelseeroute“ abgeschlossen ist und die Kodierungsthematik bei der „Hoffmannkurve“ Teil des PBN-Pakets ist, das in der nächsten Sitzung vorgestellt wird.

Fr. Biesterfeld (Vorsitzende) kündigt an, dass in der nächsten Sitzung die Wahl der/des stv. Vorsitzenden stattfinden wird, da die Wahlperiode von Hrn. Teschner-Steinhart abgelaufen ist.

TOP 13 Nächster Termin

Die nächste Sitzung der FLK wird am 15. Oktober 2024 ab 9 Uhr im Konferenzzentrum der FBB GmbH in Schönefeld stattfinden.

gez.
Biesterfeld
Vorsitzende

gez.
Schneider
Geschäftsstelle