

Ergebnisprotokoll
111. Sitzung der Fluglärmkommission für den
Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg

Datum: 10.12.2024

Uhrzeit: 09:00 bis 14:30 Uhr

Ort: Konferenzzentrum der FBB GmbH, Schönefeld

Teilnehmende:

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	Hr. Schwuchow
Gemeinde Eichwalde	Hr. Jenoch
Stadt Erkner	Hr. Wolter
Gemeinde Gosen-Neu Zittau	Hr. Schnuppe
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
Stadt Teltow	Fr. Aurich-Haider
Stadt Wildau	Hr. Grosser
Gemeinde Zeuthen	Hr. Schulz
Stadt Zossen	Hr. Gottlick
Bezirksamt Neukölln	Fr. Dreischarf
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg	Fr. Deppe
Bezirksamt Treptow-Köpenick	Fr. Dr. Leistner
Landkreis Oder-Spree	Hr. Baumeister
Landkreis Teltow-Fläming	Fr. Biesterfeld (Vorsitzende)

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (überregional)	Hr. Teschner-Steinhardt
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (regional)	Fr. Dorn
Flughafen Berlin-Brandenburg	Hr. Halberstadt
B.A.R.I.G e.V. Vereinigung der Repräsentanten der Luftverkehrsgesellschaften	Hr. Dipl.-Ing. Heyder
Condor Flugdienst GmbH	Hr. Dipl.-Ing. Michaelis
Deutsche Lufthansa AG	Hr. Reinhardt
Oberste Immissionsschutzbehörde Land Brandenburg	Hr. Krüsmann
Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg	Hr. Fichtner
Oberste Immissionsschutzbehörde Land Berlin	Hr. Mundt
Vertreter der Obersten Landesluftfahrtbehörde Brandenburg	Hr. Lehmann (Gast)
Vertreter der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg	Hr. Diekmann (Gast) Hr. Preuß (Gast) Fr. Gökmen (Gast) Fr. Palenda (Gast) Fr. Keßler (Gast) Fr. Hiob (Gast)
Fluglärmschutzbeauftragter für den Verkehrsflughafen BER	Hr. Strogies (Gast)
Vertreter der Obersten Luftfahrtbehörde des Landes Berlin (zugleich Fluglärmschutzbeauftragter des Landes Berlin)	Hr. Hejazian (Gast)
Deutsche Flugsicherung GmbH	Hr. Schiffner (Gast) Hr. Peters (Gast) Hr. Trost (Gast) Hr. Thamm (Gast) Hr. Holtmann (Gast) Hr. Borchert (Gast)
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	Hr. Ruths (Gast) Fr. Reuter (Gast)

Landesamt für Umwelt	Hr. Dr.-Ing. Volz (Gast)
Beauftragter für Lärmschutz und Luftreinhaltung der FBB GmbH	Hr. Dr. Johannsen (Gast)
Geschäftsführung Fluglärmkommission	Fr. Wagner

TAGESORDNUNG

TOP 01 Begrüßung der Teilnehmer und Gäste

TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung

TOP 03 Protokollbestätigung der 110. Sitzung

TOP 04 Einführung PBN-Verfahren - Diskussion

- a) Fragen der Vorsitzenden
- b) Fragen aus dem Gremium
- c) Antrag der Gemeinde Zeuthen
Vorschläge zur Verbesserung der PBN-Kodierung für 06R Departure SIDs
- d) Kurzbericht zum Status der AG Lärmentgelt

TOP 05 Berichterstattung des BAF - Einhaltung der Q-SIDs

TOP 06 Berichte aus den AGs

TOP 08 Verschiedenes

TOP 09 Nächster Termin

ERGEBNISSE

TOP 01 Begrüßung der Teilnehmer und Gäste

Die Vorsitzende, Frau Biesterfeld, begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Die Beschlussfähigkeit ist mit 28 anwesenden stimmberechtigten Mitgliedern gegeben.

Hr. Marcel Hoffmann wird als Gast mit wenigen Enthaltungen zugelassen. Auf die Nichtöffentlichkeit der Sitzung wird Hr. Hoffmann hingewiesen.

TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung

TOP 06 der Tagesordnung (alt) wird dahingehend geändert, dass nicht Hr. Ruths als Berichterstatter benannt wird, sondern das BAF. Entsprechend lautet der Tagesordnungspunkt: *Berichterstattung des BAF - Einhaltung der Q-SIDs*

Darüber hinaus regt Fr. Biesterfeld an, TOP 04 und TOP 05 gemeinsam zu behandeln.

Die Tagesordnung wird mit einer Gegenstimme angenommen

TOP 03 Protokollbestätigung der 110. Sitzung

Fr. Biesterfeld erklärt, dass entsprechend der Regelung in der Geschäftsordnung ab sofort nur noch ein Ergebnisprotokoll angefertigt wird. Diskussionsbeiträge werden nicht ins Protokoll aufgenommen. Entsprechende Beiträge können schriftlich eingereicht und als Anlage zum Protokoll genommen werden.

Die eingegangenen Änderungsanträge werden mehrheitlich bei mehreren Enthaltungen und einer Gegenstimme angenommen.

TOP 04 Einführung PBN-Verfahren - Diskussion

Die DFS-Vertreter knüpfen mit einer erneuten Präsentation an die in der 110. Sitzung vom 15.10.2024 begonnenen Beratung zur geplanten PBN-Implementierung am 30. Oktober 2025 an. In dieser Präsentation sind alle vorliegenden Fragen und Beschlussanträge der vorangegangenen Sitzung verschriftlicht und erläutert.

Künftigen Verfahrens-Weiterentwicklungen und der Suche nach weiteren Lärminderungsmöglichkeiten ist die DFS offen gegenüber eingestellt, diese sollen aber nicht in einem Schritt mit der initialen PBN-Umstellung vermengt werden.

Hauptberatungsgegenstand ist, dass die PBN-Umstellung eine weitgehende 1:1-Reproduktion des alten Verfahrenssystems darstellt, um das bestehende Luftraum- und Flugverfahrenssystem sowie das bestehende

Lärminderungskonstrukt in diesem Schritt nicht zu beeinträchtigen. Anpassungen am Flugverfahrenssystem werden an naheliegenden Stellen gemacht, bei denen PBN offensichtliche Verbesserungen und Modernisierungen ermöglicht (schwerpunktmäßig die Verkürzung ausgewählter SIDs im Bereich der späteren Streckenanbindung, die Zuführungen zu den Anflugverfahren und das Angebot von Segmented Approaches). Hinsichtlich eines der kritischsten Sachverhalte der Beratung, nämlich dem initialen Abdrehen nach dem Start von der Piste 06R nach Süden („Q-SID“/„Hoffmannkurve“) ist festzuhalten, dass nicht das Verfahren und in der Folge das Flugverhalten der Flugzeuge verändert wird, sondern nur die graphische Darstellung im Luftfahrthandbuch AIP, da nach den formalen Planungsvorgaben ein Verfahren bzw. eine Kurve – entgegen der realen Praxis – erst am Pistenende (Departure End of Runway/„DER“) beginnen darf.

Segmentierte Anflüge

Die DFS-Vertreter stellen die neuen lärmindernden Anflugverfahren, die nicht Bestandteil der PBN-Einführung sind, für alle vier Pisten mitsamt der Anzahl der überflogenen Bevölkerung vor. Einzig der Segmented Approach auf die Piste 24R verschlechtert die zu erwartende Fluglärmsituation. Die DFS bietet an, diesen nicht zu benutzen, die drei anderen hingegen schon. Darüber hinaus bieten die jeweiligen RNAV-Versionen einen höheren Lärmschutz als die ILS-Versionen, können aber nur bei besseren Sichten Anwendung finden.

Zum Abschluss der Präsentation nehmen die DFS-Vertreter Stellung zu den weiteren Beschlussanträgen der vorangegangenen Sitzung:

1. Mindesthöhe für Einzelfreigaben bei Abflügen auf 8000 Fuß erhöhen

Die DFS hat sich bundesweit im Rahmen einer Selbstverpflichtung auferlegt, Einzelfreigaben bei Abflügen nach Instrumentenflugregeln erst ab einer Höhe von 5000 Fuß über Grund (Strahlflugzeuge) und 3000 Fuß über Grund (Propellerflugzeuge) zu erteilen (Abdrehhöhen).

Die DFS wird an der grundsätzlichen 5000/3000-Fuß-Grenze festhalten.

2. Departure End of Runway („DER“) der Piste 06R nach Westen verschieben

Eine Verschiebung des DER ist keine flugverfahrensseitig festzulegende Maßnahme. Es handelt sich um eine infrastrukturelle Maßnahme, die in die Flughafengenehmigung eingreift.

Die DFS wird sich nicht für die Verschiebung eines DER einsetzen.

3. Nordverlagerung des Wegpunktes ARGUX auf der Ost-Variante der Q-SIDs

Verfahrensseitig ist eine Verlagerung des Wegpunktes ARGUX nicht planbar. Die gewünschte Spurtreue wird reduziert und erzeugt neue Lärmbetroffenheiten. Das Abflugverfahren wird voraussichtlich lärmintensiver geflogen. Neue Konflikte zu dem bestehenden Z-SID-Abflugverfahren entstehen.

Die DFS wird zum PBN-Einführungstermin keine zusätzliche Modifizierung der Q-SIDs vornehmen.

4. Umwandlung des Fly-by-Wegpunktes MOVOM in einen Fly-over-Wegpunkt

Die Umwandlung des Wegpunktes MOVOM in einen Fly-over-Wegpunkt hätte ein südliches Überschießen des Wegpunktes zur Folge und würde neue Lärmbetroffenheiten schaffen. Weitere Folgen sind nicht kalkulierbar und sollen nicht Gegenstand der PBN-Umstellung sein.

Die DFS wird zum PBN-Einführungstermin keine zusätzliche Modifizierung der Q-SIDs vornehmen.

In einem zweiten Teil dieser Beratungsrunde wird eine ausführliche Fragerunde durchgeführt, um etwaige weitere Fragen der FLK-Mitglieder zu beantworten bzw. Vorschläge entgegenzunehmen.

Die am Ende der Sitzung von den Gemeinden Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf und den Städten Wildau und Königs Wusterhausen vorgebrachten Beschlussvorlagen nimmt die DFS zur Prüfung entgegen.

Weitere Fragen oder Beschlussanträge für die DFS liegen im Rahmen der Beratung durch die FLK nicht vor.

Ende der DFS-Beratung.

Hr. Bartz (Königs Wusterhausen) gibt eine Gegendarstellung zur Aussage der DFS bzgl. der Nordverlagerung des Wegpunktes ARGUX auf der Ostvariante der Q-SIDs ab (siehe Anlage 4). Diese führt im Einvernehmen mit der Vorsitzenden und der DFS zu dem Ergebnis, eine nochmalige Stellungnahme der DFS als Tagesordnungspunkt in der nächsten FLK Sitzung aufzurufen.

Beschlussanträge

Mit Blick auf den Antrag zur Anwendung eines „Reverse Engineering“ teilt die DFS mit, das „Reverse Engineering“ angewandt zu haben.

Die Debatte wird nach längerer Diskussion mehrheitlich beendet und es wird zur die Abstimmung der Anträge übergegangen. Zunächst wird darüber Beschluss gefasst, ob über die aktuell nur mündlich vorgetragenen Beschlussanträge abgestimmt werden sollen. Dies wird mehrheitlich angenommen. Sodann werden die in der Sitzung über eine Power-Point-Präsentation eingebrachten Anträge zur Abstimmung gestellt.

Beschlussantrag 111-01 Eichwalde, Königs Wusterhausen, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen – Reverse Engineering auch am Flughafen BER anwenden

Auf Vorschlag der Vorsitzenden erfolgt Abstimmung en bloc.

Beschlusswortlaut:

Die Fluglärmkommission fordert die Deutsche Flugsicherung auf, für die Umstellung der Abflugverfahren von der Südbahn Richtung Osten (Rwy 06R) auf Performance Based Navigation das „Reverse Engineering“ anzuwenden. Ziel des „Reverse Engineering“ ist, „den aktuell publizierten nominellen Track bestmöglich nachzubilden“ und geeignet zu veröffentlichen bzw. alternativ allgemeinverständlich und schriftlich zu begründen warum dies nicht möglich sein soll.

Der von der Deutschen Flugsicherung gesetzte enge Zeitkorridor zur Umstellung der Verfahren auf Performance Based Navigation soll verlängert werden, so er einer Umsetzung des Beschlusses entgegensteht.

Damit sollen nachteilige Lärmauswirkungen auf den gesamten Siedlungsgürtel östlich des Flughafens unter anderem Waltersdorf, Schulzendorf, Eichwalde, Zeuthen sowie Wildau und Königs Wusterhausen vermieden werden. Als Vorbild soll die erfolgreiche Anwendung des „Reverse Engineering“ durch die deutsche Flugsicherung am Flughafen Frankfurt am Main dienen.

Der Beschlussantrag 111-01 wird mit wenigen Gegenstimmen und einigen Enthaltungen angenommen.

Beschlussantrag 111-02 Eichwalde, Königs Wusterhausen, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen – PBN-Parameterverbesserung

Der Beschlussantrag besteht aus mehreren Teilbeschlüssen, über die einzeln abgestimmt wird.

Teilbeschlusswortlaute:

111-02a:

Die Fluglärmkommission bittet die Deutsche Flugsicherung, eine grafische PBN-Routenkonstruktionen und NIROS-Prüfungen für die FLK zur Verfügung zu stellen: Ein Departure End of Runway (DEoR) Punkt ist für 06R Starts um 400m auf der Startbahn vor zu verschieben um die Auswirkungen auf die Spurführung bei spätester Rotation der Lfz verbessern zu können. Damit kann auch nach PBN-Regeln eine zu späte Abkurvung über das Siedlungsgebiet von Waltersdorf, Schulzendorf, Eichwalde, Zeuthen und Wildau vermieden werden. Hierzu bitten wir um eine lärmfachliche Beurteilung (NIROS).

Der Beschlussantrag 111-02a wird mit 10 Stimmen, 6 Gegenstimmen und mehreren Enthaltungen angenommen.

111-02b:

Zur Unterstützung der Spurtreue soll die DFS darüber hinaus prüfen ob bei schlechtem Steigverhalten ein Start vom Anfang der Bahn in das Verfahren implementiert werden kann.

Der Beschlussantrag 111-02b wird mit 12 Stimmen, 7 Gegenstimmen und mehreren Enthaltungen angenommen.

111-02c:

Zur Unterstützung der Nutzbarkeit der Q-Routen regen wir die Prüfung einer Reduktion der Höhenrestriktion von POBAM auf 9000ft an.

Der Beschlussantrag 111-02c wird mit 4 Stimmen, 6 Gegenstimmen und mehreren Enthaltungen abgelehnt.

111-02d:

Z-SID: Zusätzlich zur geplanten Vorgabe im Luftfahrthandbuch - AIP - „not to be filed in flightplan unless unable to comply with Q-SID Requirements“ soll die bisher bestehende und sehr wirksame Forderung „BY ATC ONLY“ erhalten bleiben da es sich als wirksam erwiesen hat und auch erst zu diesem Zeitpunkt die Piloten entscheiden können, ob die Bedingungen eingehalten werden können.

Der Beschlussantrag 111-02d wird mit 10 Stimmen, 4 Gegenstimmen und mehreren Enthaltungen angenommen.

111-02e:

Die DFS soll die erfolgreichen Regelungen des AIP AIC IFR 13/20 in gleicher bzw. vergleichbarer Form weiter in dem neuen AIP erhalten.

Der Beschlussantrag 111-02e wird mit mehrheitlich angenommen.

Beschlussantrag 111-03 Eichwalde, Königs Wusterhausen, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen – Verschiebung Departure End of Runway

Beschlusswortlaut:

Die Fluglärmkommission fordert die Obere Luftfahrtbehörde wie auch die Flughafengesellschaft FBB auf, die rechtlichen, betrieblichen oder sonstigen Bedingungen zu erläutern, welche eine Departure End of Runway (DEoR) Verschiebung (wieder) ermöglichen würde, da wir von einer Verbesserung der Lärmsituation in jedem Falle ausgehen.

Der Beschlussantrag 111-03 wird mit mehrheitlich angenommen.

Beschlussantrag 111-04 Eichwalde, Königs Wusterhausen, Schulzendorf, Wildau und Zeuthen – PBN Entlastung durch neue Wegpunkte (EZY)

Beschlusswortlaut:

Die Fluglärmkommission bittet die Deutsche Flugsicherung, einen zusätzlichen Routenvorschlag für die RWY 06R mit einem Wegpunkt über der A13 für Lfz. mit südl. Destination zu entwickeln, die auf Höhe des Nottekanals mind. 5000 ft erreichen. Es ist zu prüfen, ob hierdurch die PBN-Konstruktion ggf. vereinfacht werden kann. Damit könnte Fluglärm durch abkurvende Luftfahrzeuge über Zernsdorf und Königs Wusterhausen reduziert und Flugstrecken verkürzt werden. Eine NIROS-Bewertung ist in jedem Falle erforderlich, um eine Lärmentlastung gegenüber den bestehenden Q-SIDs in der FLK beurteilen zu können.

Erläuterung:

Im Rahmen der PBN-Diskussion in der AG Spurtreue hat easyJet eine Simulation erstellt, die eine bisher nicht im Routensystem enthaltene Route zeigt. Diese könnte bei Routen Richtung Süd eine Entlastung für die Hoffmannkurve und die S-Kurve darstellen. Da die Route bisher nicht existiert, wäre eine Lärmbewertung (NIROS) erforderlich um der FLK eine Beratung zu ermöglichen.

Der Beschlussantrag 111-04 wird mit 11 Stimmen, 4 Gegenstimmen und mehreren Enthaltungen angenommen.

Im Anschluss an die Abstimmung verlassen einige Mitglieder die Sitzung, wodurch die Beschlussfähigkeit des Gremiums aufgehoben wird.

Die verbliebenen Mitglieder stimmen dafür, den Termin mit nicht-beschlusspflichtigen TOPs fortzuführen.

TOP 05 Berichterstattung des BAF - Einhaltung der Q-SIDs

Dieser TOP wird verschoben und kommt auf die Tagesordnung der nächstfolgenden Sitzung.

TOP 06 Berichte aus den AGs

Hr. Schulz (Zeuthen) berichtet zum Status der AG Lärmentgelte.

Hr. Strogies (FLSB) berichtet über die Arbeit der AG Spurtreue.

TOP 07 Verschiedenes

Fr. Dreischarf wird als Nachfolgerin für Hrn. Teschner-Steinhardt als Vertreterin des Bezirks Neukölln vorgestellt und begrüßt.

Als weiteres neues Mitglied der FLK wird Fr. Aurich-Haider als Vertreterin der Stadt Teltow vorgestellt und begrüßt.

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde) bittet die Vorsitzende, die FBB nochmals aufzufordern, ihre Aussagen zu den gefassten Beschlüssen 107-02 und 108-02 der FLK schriftlich an die FLK zu geben.

TOP 08 Nächster Termin

Der nächste Termin wird im neuen Jahr 2025 stattfinden.

Ein genaues Datum wird später als „Save The Date“ übermittelt werden.

gez.
Biesterfeld
Vorsitzende

gez.
Wagner
Geschäftsstelle

gez.
Schneider
Geschäftsstelle