



Fluglärmkommission Berlin Brandenburg,  
LuBB, Mittelstraße 5/5a, 12529 Schönefeld

Vorsitzende:

Dietlind Biesterfeld  
Am Nuthefließ 2  
14943 Luckenwalde  
(03371) 608 - 30 00

Stellvertreter:

Rainer Teschner-Steinhardt  
Karl-Marx-Straße 83  
12043 Berlin  
Tel.: (030) 902 39 - 36 00

Geschäftsführung:

Richard Schneider  
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde  
Berlin-Brandenburg  
Mittelstraße 5/5a  
12529 Schönefeld  
Tel. (0170) 938 95 61  
E-Mail: [Fluglaermkommission-BER@LBV.Brandenburg.de](mailto:Fluglaermkommission-BER@LBV.Brandenburg.de)

Schönefeld, den 09.08.2024

### **Pressemitteilung der Vorsitzenden**

#### **zur 109. Sitzung der FLK am 11.07.2024**

Zu den Ergebnissen der Sitzung teilt die Vorsitzende der FLK, die Beigeordnete Dietlind Biesterfeld mit:

Beschlossen wurde in der Sitzung auf Antrag der Stadt Königs Wusterhausen:

*Die Fluglärmkommission bittet die Genehmigungsbehörde, die DFS und das BAF zu prüfen, ob durch eine Verschiebung der Q-SIDs (GERGA 1Q, ARSAP1Q und LUROS 1Q) nach Norden und die Freigabe zum Verlassen der Q-SIDs durch PBN Fix-Punkte eine Lärminderung bewohnter Gebiete erreicht werden kann.*

Der Beschluss erfolgte mit der Maßgabe, dass die Optimierung ohne eine zusätzliche Belastung für andere Bereiche erzielt werden solle. Es wurde zudem durch den Fluglärmschutzbeauftragten für den BER, Herrn Patrick Strogies, vorgeschlagen, dass die DFS das Thema zunächst in die Arbeitsgruppe der FLK zum Thema „Spurtreue“ einbringt.

Weiterer Schwerpunkt der 109. Sitzung war die mit Spannung erwartete Rückmeldung der angesprochenen Akteure zur Beschlussfassung aus der 108. Sitzung zum Thema „Intersection Takeoffs“ (ITO).

In jener hatte die FLK auf Antrag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. den nachfolgenden Beschluss gefasst:

*„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.“*

Hierzu trug der Vertreter der LuBB vor, sie als Aufsichtsbehörde könnten Intersection Takeoffs nicht unterbinden; denn sie hätten dafür rechtlich keine Handhabe. Der Planfeststellungsbeschluss beinhalte kein Betriebskonzept.

Die DFS erklärte, ihre Aufgabe liege gemäß Luftverkehrsgesetz darin, dafür zu sorgen, dass der Verkehr sicher, geordnet und flüssig von statten gehe. Dafür seien ITOs oftmals ein geeignetes Mittel, insbesondere zur Vermeidung unnötiger Roll- und Wartezeiten für die Flugzeuge. Das Luftfahrthandbuch für den BER enthalte die grundsätzliche Möglichkeit zur Nutzung von ITOs.

Der Vertreter des BAF ergänzte, als Aufsichtsbehörde sähen sie keinen Anlass, gegen zu steuern. In ihrer Zuständigkeit für die Festlegung von Flugverfahren seien sie für den Verkehr in der Luft, nicht auf dem Rollfeld verantwortlich.

Auf den Wunsch der FLK hin trug ein Vertreter der Flughafengesellschaft (FBB) zu den Lärmauswirkungen von ITOs mit Messdaten aus dem Jahr 2023 der Messstationen am BER vor. Von den ausgewerteten Starts seien etwa die Hälfte ITOs.

Im Ergebnis schlussfolgerte er, dass

Intersection Takeoffs in der Regel zu höheren Maximalpegeln bei direkt überflogenen Regionen in unmittelbarer Nähe zur Startbahn führten und unterlegte dies für die Örtlichkeit Mahlow Waldsiedlung beim Start nach Westen auf der Nordbahn, den Kienitzberg bei solchen Starts von der Südbahn, und für Starts von der Nordbahn Richtung Osten bei der Siedlung Hubertus.

Diese Gebiete seien sehr dünn besiedelt. Er stellte auch dar, dass sich der Lärm in Wassmannsdorf deutlich erhöht, wenn die volle Bahnlänge beim Start nach Osten ausgenutzt wird.

Er schlussfolgerte weiter:

- In größeren Entfernungen ergeben sich geringere Differenzen unterhalb von 1 dB (unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle)

- In einigen Fällen ergeben sich lageabhängig Lärmreduktionen bei Nutzung von Intersection Takeoffs
- Aufgrund der geringen Lärmrelevanz erscheint ein Verbot von Intersection Takeoffs aus Sicht der FBB wenig sinnvoll
- Einen Sonderfall stellen Starts auf der Südbahn in Richtung Osten dar. Hier ergeben sich durch Abweichungen von der Flugroute ("Überschießer") sowohl Pegelreduktionen als auch Pegelerhöhungen
- Hier sei eine differenzierte Betrachtung notwendig

Im Rahmen der folgenden Diskussion wurde von Mitgliedern der Kommission angemerkt, dass die Wahrnehmbarkeitsschwelle individuell doch sehr unterschiedlich sein muss. Der Bürgermeister der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow wies darauf hin, dass seine Einwohner genau bemerkten und ihm berichteten, wann die Starts durch ITO deutlich lauter seien.

Es wurde auch betont, dass es kein Argument gegen die Reduzierung von ITO und den damit einhergehenden Lärm sein könne, wenn an einem betroffenen Ort nur wenige Menschen wohnten, da alle Menschen denselben Schutz ihrer Gesundheit verdienen.

Insgesamt wurde von uns kommunalen Vertreterinnen und Vertretern mehrheitlich eigefordert, das Thema weiter zu betrachten und nach Möglichkeiten zu suchen, dort, wo die Lärmauswirkungen evident sind, ITOs einzuschränken oder zu unterbinden.

Die aus der FLK gegründete AG Spurtreue schlug, wie auch die DFS vor, auf die Airlines zuzugehen und von diesen im Sinne einer freiwilligen Selbstverpflichtung einzufordern, sie mögen ITOs unterlassen.

Als FLK haben wir bisher auch keine Erklärung dafür erhalten, dass im Luftfahrthandbuch nicht wenigstens von den ITOs abgeraten werde, soweit Routen betroffen sind, auf denen eine klar negative Lärmauswirkung für bewohntes Gebiet festgestellt ist.

Wir werden das Thema in der kommenden Sitzung erneut aufrufen und uns nicht mit Hinweisen auf die Geringfügigkeit der Lärmauswirkungen zufriedengeben; denn es muss darauf hingewirkt werden, jeden vermeidbaren Fluglärm abzustellen.

Auch bezüglich des Beschlusses aus der 107. Sitzung der FLK, mit dem die FBB aufgefordert wurde, den Flugbetrieb so umzustellen, dass die Verteilung der An- und Abflüge auf den beiden Pisten nach An- bzw. Abflugrichtungen vorgenommen wird, fehlten der FLK abschließende Erklärungen der Angesprochenen, warum das nicht gehe, bzw. nicht sinnvoll sei.

Im weiteren Verlauf der Sitzung gab es aber auch erfreuliche Informationen. So zeigt die Nachflugstatistik der FBB, dass durch das aufgrund einer Gesetzesänderung mögliche Entfallen von Postflügen sich die Flüge in der Nacht am BER ganz massiv reduziert haben.

Auch konnten wir anhand der hierzu bereitgestellten Statistik erfreut zur Kenntnis nehmen, dass die LuBB Ausnahmen vom Nachtflugverbot nur selten zulässt.

Die in Bezug genommenen Statistiken und Präsentationen sind auf der Website der LuBB unter folgender URL veröffentlicht:

<https://lubb.berlin-brandenburg.de/fluglaermkommission/sitzungsprotokolle-der-fluglaermkommission/>

Biesterfeld