

# Vorläufiges Ergebnisprotokoll mit Änderungsanträgen

## 107. Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-Brandenburg

Datum: 10.05.2023  
Uhrzeit: 09:00 Uhr bis 12:50 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 Hoppegarten	Fr. Lahne
Stadt Königs Wusterhausen	Hr. Borg
Stadt Ludwigsfelde	Hr. Thielicke
Stadt Mittenwalde	Hr. Lorber
Landeshauptstadt Potsdam	Hr. Schmäh
Gemeinde Rangsdorf	Hr. Preetz
Gemeinde Schöneiche bei Berlin	Hr. Steinbrück
Gemeinde Schulzendorf	Hr. Mücke
Gemeinde Stahnsdorf	Hr. Albers
Stadt Teltow	Hr. Schmidt
Stadt Wildau	Hr. Nerlich
Gemeinde Zeuthen	Hr. Schulz
Bezirksamt Neukölln	Hr. Teschner-Steinhardt
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg	Hr. Kossick
Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin	Fr. Dr. Leistner
Landkreis Dahme-Spreewald	Fr. Lehmann (Gast)
Landkreis Oder-Spree	Hr. Baumeister
Landkreis Potsdam-Mittelmark	Hr. Dr. Koch
Landkreis Teltow-Fläming	Fr. Biesterfeld (Vorsitzende)
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.	Hr. Ahlgrimm
Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.	Fr. Dorn
Flughafen Berlin Brandenburg GmbH	Hr. Halberstadt
	Hr. Wagner (Gast)
B.A.R.I.G. e.V.	Hr. Dipl.-Ing. Heyder
Condor Flugdienst GmbH	Hr. Dipl.-Ing. Michaelis
Deutsche Lufthansa AG	Hr. Obst
Flugbereitschaft BMVg	Hr. StFw. Hoffmann
Oberste Immissionsschutzbehörde Brandenburg	Hr. Krüsmann
Oberste Immissionsschutzbehörde Berlin	Hr. Mundt
Oberste Landesluftfahrtbehörde Brandenburg	Hr. Lehmann (Gast)
Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde B.-BB.	Hr. Diekmann (Gast)
	Hr. Preuß (Gast)
	Fr. Palender (Gast)
Fluglärmschutzbeauftragter für den BER	Hr. Strogies (Gast)
Fluglärmschutzbeauftragter Berlin	Hr. Hejazian (Gast)
Deutsche Flugsicherung GmbH	Hr. Peters (Gast)
	Hr. Hummert (Gast)
	Hr. Borchert (Gast)
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	Hr. Ruths (Gast)
Landesamt für Umwelt	Hr. Dr. Volz (Gast)
Geschäftsführung Fluglärmkommission	Hr. Schneider
	Fr. Kegel

## TAGESORDNUNG

- TOP 01 Begrüßung der Teilnehmer und Gäste
- TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung
- TOP 03 Protokollbestätigung der 106. Sitzung der FLK
- TOP 04 DFS-Validierungsbericht der An- und Abflugverfahren am Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg – fortgesetzte Befassung
- TOP 05 Sichtabflüge von der Südpiste (TOP 04 der 106. Sitzung)
- TOP 06 Antrag Bezirksamt Neukölln
- TOP 07 Beschlusskontrolle
- TOP 08 Verschiedenes
- TOP 09 Nächster Termin

## ERGEBNISSE

### TOP 01 Begrüßung der Teilnehmer und Gäste

Die Vorsitzende begrüßt die Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Es sind 31 stimmberechtigte Mitglieder anwesend. Die Beschlussfähigkeit ist gegeben. Die Gäste werden zugelassen.

### TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung

Hr. Peters (DFS) bringt einen Änderungswunsch zu TOP 04 an, da Lärmdaten der FBB und segmentierte Anflüge nicht Teil des Validierungsberichts seien. Die Vorsitzende schlägt vor, diese Punkte trotzdem unter Berücksichtigung des Hinweises der DFS in der Tagesordnung zu belassen, da sie von FLK-Mitgliedern als fehlende Inhalte des Validierungsberichtes angesehen wurden.

Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen.

### TOP 03 Protokollbestätigung der 106. Sitzung der FLK

Das Protokoll der 106. Sitzung vom 01.03.2023 wird mit allen eingegangenen Änderungsanträgen ohne Gegenstimmen genehmigt.

Die Vorsitzende weist darauf hin, dass das Protokoll ein reines Ergebnisprotokoll ist und nicht alle Wortbeiträge genau wiedergeben kann.

## **TOP 04 DFS-Validierungsbericht der An- und Abflugverfahren am Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg – fortgesetzte Befassung**

Hr. Wagner (FBB) präsentiert eine Statistik zur Nutzungsverteilung der Abflugrouten im Jahr 2022 sowie Auswertungen der Lärmmessstellen desselben Jahres (Anlage 2). Am überwiegenden Teil der Messstellen wird der im Planfeststellungsverfahren angenommene Dauerschallpegel derzeit und in absehbarer Zukunft unterschritten. Würden also rein hypothetisch mit den heutigen Werten die Schutzzonen neu berechnet werden, würden sie viel kleiner ausfallen als bisher. Er weist darauf hin, dass die Auswertung der Messdaten keine Aussage über die Anzahl lärm betroffener Bürger treffen kann und somit rein aus den Messdaten keine Validierung der Flugrouten möglich ist.

Hr. Volz (LfU) weist darauf hin, dass eine Kalibrierung der berechneten Lärmwerte mit Hilfe der Messwerte nicht möglich oder sinnvoll ist. Messstellen liefern nur punktuelle Aussagen.

Hr. Wagner (FBB) beantwortet Fragen der Mitglieder:

Eine statistische Auswertung der Spurtreue aus den Messdaten wäre grundsätzlich möglich, jedoch bei fraglicher Aussagekraft des Ergebnisses.

Aktuellere Karten als die von der FBB regelmäßig veröffentlichten können aufgrund der großen Geodatenmenge nicht flächendeckend erstellt werden. In begründeten Einzelfällen können Interessenten sich mit Hr. Dr. Johannsen (FBB) in Verbindung setzen.

Die Kenntlichmachung der Routenverläufe ab einer Flughöhe von 5.000 Fuß, die nicht mehr an die Standardabflugrouten gebunden sind, ist in der Statistik schwierig und würde über das Ziel der gezeigten Grafik hinausgehen, die FBB will sich damit aber auseinandersetzen.

Mittels Online-Tools wie TraVis BER, STANLY Track und DFLD.de können Flugverläufe und Lärmessdaten von der Öffentlichkeit eingesehen werden.

Hr. Schmidt (Teltow) bekräftigt, dass eine Befassung des Validierungsberichts mit der Spurtreue für die Mitglieder der FLK sehr wichtig ist.

Fr. Dorn (BVF) weist auf sehr hohe Maximalpegel von ca. 85 dB(A) durch Überflüge in 400 m Höhe an der Kita Waltersdorf hin, was möglicherweise bisher nicht als Problem aufgefallen sei, weil sich dort keine Fluglärmessstelle befindet. Frau Dorn fragt an, wer hier konkret tätig werde, ob diese Überflüge so sein müssten und ob hier nicht Piloten einzeln ansprechbar seien, um diesen bewusst zu machen, dass sie den Kindergarten „ohne Not in so niedriger Höhe mit 85 db/A“ überfliegen und ob sie dies nicht unterlassen könnten.

Nachdem sich die FBB für die Überwachung der Abflugwege für nicht zuständig erklärt, stellt Hr. Strogies (FLSB) unter Hinweis auf die Arbeit der AG Spurtreue in Aussicht, möglicherweise anlässlich der nächsten Sitzung im Herbst das Problem zu beraten. Die Vorsitzende schlägt vor, gemäß Beschlussvorschlag eine Berechnung durchführen zu lassen, die Aussagen darüber trifft, welche Auswirkungen eine veränderte Pistennutzungsverteilung oder eine veränderte virtuelle Barriere hätten und stellt den Vorschlag zur Diskussion.

Hr. Borchert (DFS) führt bezüglich Pistennutzung aus, dass die FBB durch die Parkpositionszuweisung Einfluss auf die Pistennutzungsverteilung hat, wenngleich diese durch wochentagsabhängige Schwankungen der Zusammensetzung des Flugverkehrs beeinflusst wird. Mit einer Pistenzuweisung nach Destinationen dagegen, die auch wochentagsabhängigen Schwankungen unterliegen würde, würde die gewünschte Pistennutzungsverteilung möglicherweise nicht erreicht werden können, weshalb genau überlegt werden muss, ob eine rein geografische Verteilung wirklich zielführend ist.

Hr. Ahlgrimm (BVF) unterstützt den Beschlussvorschlag, fragt aber, woher die Zielpistenverteilung von 50/50 stammt. Er weist darauf hin, dass die Zielpistenverteilung unbedingt berücksichtigen sollte, welche Pistenbelegung bzw. welche Abflugroutennutzung eine mengenmäßig geringere Lärmbelastung der Bevölkerung bedeutet. Gerade bei Abflügen Richtung Westen biete die Südpiste dahingehend erhebliche Vorteile gegenüber der Nordpiste.

Hr. Lorber (Mittenwalde) unterstützt den Beschlussvorschlag und schlägt vor, dass die DFS sich die Lärmdaten, die sie selbst nicht erhebt, von den entsprechenden Organisationen einholt bzw. in Kooperation mit diesen den Validierungsbericht ergänzt. Dabei soll außerdem das Thema der Verfahrenstreue betrachtet werden. Die 50/50-Zielpistenverteilung stamme aus dem Planfeststellungsbeschluss (Teil C des PFB, Seite 585). Die Zahl 55/45 wurde auf der 79. Sitzung der FLK im Vortrag der DFS genannt.

Hr. Dr. Volz (LfU) umreißt die Entstehungsgeschichte des Zielpistenverteilungswertes und bittet die Geschäftsstelle, dies noch einmal genau zu recherchieren. Er berichtet, dass die FBB angeboten habe unter Betreuung durch das LfU und den Fluglärmschutzbeauftragten, gewisse Lärmberechnungen anzustellen. Eine Idee für eine Berechnung war dabei die Ermittlung der Auswirkungen verschiedener Pistenverteilungen. Er würde es begrüßen, wenn der Arbeitsgruppe, die aus dem Beschlussvorschlag entstehen würde, der Auftrag gegeben würde, entsprechende Berechnungsvorschläge auszuarbeiten.

Fr. Dorn (BVF) fordert eine Neubewertung der Zielpistenverteilung unter aktuellen Bedingungen, also ohne Double-Roof-Konzept und weist auf die negativen Lärmauswirkungen der standplatzbasierten Pistenzuweisung hin.

Die FBB unterstützt laut Hr. Halberstadt (FBB) die Ergänzung des Validierungsberichts der DFS, weist aber darauf hin, dass die DFS dabei weiterhin die führende Rolle haben muss.

Hr. Schulz (Zeuthen) setzt sich dafür ein, dass der FLK transparenter vorgestellt wird, welche Bewertungsmöglichkeiten über die reine Anzahl von Betroffenen hinaus bei der Abwägung verschiedener Flugroutenalternativen existieren.

Hr. Borchert (DFS) plädiert dafür, den Validierungsbericht der DFS und den Lärmbericht der FBB weiterhin getrennt voneinander zu handhaben, da allein schon der unterschiedliche Berichtszeitraum eine Zusammenlegung erschwere (Kalenderjahr ggü. zwei Flugplanperioden). Er weist darauf hin, dass die Standplatzverteilung immer in Absprache mit der FBB erfolgt, die Flexibilität aber eingeschränkt ist durch die Notwendigkeit einer geeigneten Kreuzungsmöglichkeit von Abfertigungsfahrzeugen über das Hauptvorfeld. Gerade durch Wegfall des Double-Roof-Konzeptes ist diese Kreuzungsmöglichkeit umso wichtiger, da nun tendenziell mehr Flugverkehr auf den Vorfeldern westlich des Towers abgefertigt werden muss.

Laut Hr. Thielicke (Ludwigsfelde) ist es wichtig, eine Möglichkeit zu finden, die Berichtszeiträume einander anzugleichen und der FLK die Ergebnisse in einer Form zu vermitteln, die es den Teilnehmern erlaubt im begrenzten Zeitrahmen den Bericht zu verstehen und ihre Arbeit darauf zu basieren.

Hr. Borchert (DFS) bekräftigt, dass die DFS das geliefert hat, was von ihr gefordert wurde und bittet darum, die veränderten Anforderungen so klar und konkret zu formulieren, dass sie ohne Missverständnisse und Interpretationsspielraum erfüllt werden können.

Der stellv. Vorsitzende Hr. Teschner-Steinhardt (Neukölln) weist auf das beschlossene Moratorium für die Veränderung der Flugrouten hin, bis eine Validierung der bestehenden Routen stattgefunden hat. Der Auftrag an die DFS lautete, alle verfügbaren Daten zusammenzufassen, wobei eine Lärmbetrachtung nicht ausgeklammert war. Die DFS sollte

nun das Angebot der FBB annehmen und den Bericht ergänzen, sodass der geforderte umfangreiche Bericht entsteht, mit dem die bestehenden Flugrouten validiert werden können.

Fr. Dorn (BVF) hat den Eindruck, die DFS glaube, die Einhaltung einer bestimmten Pistenverteilung würde ausreichen, um die Anwohner bestmöglich vor Lärm zu schützen. Es wird nicht auf die von ihr angeführten Punkte, wie die Sortierung von Flugbewegungen in der Luft nach Parkpositionen, eingegangen. Die Ergebnisse der AG Betriebsregime wurden einfach als nicht möglich bezeichnet. Auch die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses bezüglich der Pistennutzung in der Nacht werden ignoriert und durch die Pistenzuweisung nach Parkposition unmöglich gemacht.

Zur Klarstellung des Auftrages an die DFS zur Erstellung eines umfangreichen Validierungsberichts, der auch eine Lärmbetrachtung beinhaltet, sind mehrere Mitglieder dafür, über den Beschlussvorschlag aus dem Beirat abstimmen zu lassen, um den ursprünglichen Auftrag zu bekräftigen bzw. zu konkretisieren.

Der Beschlussvorschlag aus dem Beirat

*„Die DFS wird gebeten, gemeinsam mit FBB, FLSB und LfU den Validierungsbericht um einen lärmbeachtenden Aspekt zu ergänzen.“*

wird einstimmig und ohne Enthaltungen angenommen.

Die Vorsitzende eröffnet die Befassung mit dem Beschlussantrag der Gemeinde Schöneiche (Anlage 4).

Hr. Steinbrück (Schöneiche) erläutert und begründet den Antrag, der in Zusammenarbeit mit der Stadt Ludwigsfelde und dem Bezirk Treptow-Köpenick entstanden ist und schlägt eine Ergänzung des Wortlauts vor, um klarzustellen, dass mit dem Antrag nicht angestrengt wird, dass das Pistenverhältnis verändert wird.

Hr. Hummert (DFS) bestätigt, dass durch die parkpositionsbasierte Pistenzuweisung erhöhte Komplexität im Luftraum besteht, die aktuell jedoch keine Kapazitätsauswirkungen hat. Die Pistenverteilung kann durch den Antrag durchaus beeinflusst werden.

Hr. Lorber (Mittenwalde) führt aus, dass mit dem Wegfall des Double-Roof-Konzeptes die Notwendigkeit für die virtuellen Höfe weggefallen ist und somit zum ursprünglich angedachten Betriebskonzept der destinationsbasierten Pistenzuweisung zurückgekehrt werden sollte.

Hr. Halberstadt (DFS) verdeutlicht, dass die daraus resultierende völlige Flexibilisierung der Allokation von Airlines auf die Terminalbereiche nicht mit dem wirtschaftlichen Betrieb des Flughafens vereinbar ist. Bevor entschieden werden kann, das Betriebskonzept grundlegend zu ändern, muss auch dazu eine umfangreiche Validierung mit Lärmbetrachtung stattfinden.

Hr. Teschner-Steinhardt (Neukölln/stellv. Vorsitzender) fordert eine schriftliche und für die FLK nachvollziehbare Aufstellung der genauen Gründe für die parkpositionsbasierte Pistenzuweisung.

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde) kann nicht nachvollziehen, dass die FBB die kreuzenden Verkehre in der Luft allein mit der Wirtschaftlichkeit des Flughafens abtut. Weitere Untersuchungen sind nicht notwendig, da die DFS in ihrem Validierungsbericht deutlich beschrieben hat, welche Probleme daraus entstehen.

Mehrere Mitglieder bekunden ihre Zustimmung und Ablehnung zur Ergänzung des Antrages um den letzten Satz. Da der Antrag vom Antragsteller selbst ergänzt wurde, steht die Ergänzung jedoch nicht zur Debatte.

Der ergänzte Beschlussantrag aus Schöneiche

*„Die Fluglärmkommission fordert die Flughafengesellschaft auf, schnellstmöglich den Flugbetrieb am BER auf das ursprünglich beabsichtigte Betriebskonzept umzustellen, wonach die Verteilung der An- und Abflüge auf die beiden Pisten nach ihrer An- bzw. Abflugrichtung vorgenommen wird. Die DFS, das BAF und das MIL werden gebeten, daran mitzuwirken. Die zahlenmäßige Verteilung zwischen Nord- und Südbahn gemäß Planfeststellungsbeschluss bleibt davon unberührt.“*

wird bei einer Gegenstimme und wenigen Enthaltungen angenommen.

Die Vorsitzende eröffnet die Befassung mit dem Thema der segmentierten Anflüge.

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde) gibt einen Überblick über die Historie des Themas.

Hr. Hummert (DFS) erklärt inhaltlich das Verfahren der segmentierten Anflüge, bei dem kürzere Endanflüge möglich wären und somit Gebiete, die stark vom Anflugverkehr betroffen sind, entlastet werden können. Die DFS prüft derzeit mit Unterstützung der FBB mittels Berechnungen die Auswirkungen des Verfahrens. In der nächsten Sitzung der FLK könnten möglicherweise konkrete Vorschläge gezeigt werden. Bezüglich der Anwendung von NIROS auch für Anflüge führt er aus, dass diese weiterhin geplant ist und er sich nach dem aktuellen Sachstand dazu erkundigen werde. Segmentierte Anflüge erlauben keine parallelen unabhängigen Anflüge.

Hr. Lorber (Mittenwalde) stellt eine Auswertung über die Einhaltung der Abflugverfahren (speziell Hoffmannkurve) vor und zeigt dabei Höhenprofile einzelner Flugbewegungen mit scheinbaren Abweichungen von den geforderten Steiggradienten (Anlage 3). Er führt aus, dass Piloten aufgrund eines „Blockers“ nicht die Freiheit hätten, eine andere Abflugroute zu wählen (insbesondere Z-Abflugrouten), wenn sie die Höhenbeschränkungen der ihnen zugeteilten Abflugroute nicht einhalten können und weist auf die große Anzahl der vermeintlichen Abweichungen von den Vorgaben hin.

Hr. Hummert (DFS) kann keine Auskunft über die „Blocker“, die die Wahlfreiheit der Abflugroute begrenzen, geben, führt aber bezüglich der Einhaltung der Verfahren aus, dass der Grund für den geforderten Steiggradienten die Separierung von an- und abfliegendem Verkehr sei und dessen Einhaltung streng überwacht wird. Er weist auf Ungenauigkeiten bzw. unbekannte Variablen in der Auswertung hin. Besonders in Hinblick auf die hohen Temperaturen im Sommer (und die daraus resultierende geringere Triebwerksleistung, Anm. d. GS) werden aktuell Piloten von den Lotsen explizit gefragt, ob sie den geforderten Steiggradienten einhalten können oder eine alternative Abflugroute wählen möchten. Verstöße gegen Verfahren werden von der DFS an das BAF gemeldet.

Hr. Ruths (BAF) führt die große Anzahl der gezeigten Abweichungen auf ein falsches Verständnis der Definition des Procedure Design Gradients (PDG) zurück. Der PDG gilt für das gesamte Steigprofil ab der Piste und nicht für jeden kleinen Teil des Steigfluges. Er weist ebenfalls darauf hin, dass der Steiggradient aus Separationsgründen und nicht aus Lärmschutzgründen gefordert wird. Hinsichtlich der Lärmbelastung wäre es sogar günstiger keinen Gradienten festzulegen, sodass alle Abflüge die Hoffmannkurve fliegen würden und niemand auf die lärmungünstigere Alternativroute ausweichen müsste. Auf die Frage von Herrn Teschner-Steinhardt (Neukölln/stellv. Vorsitzender) nach Details zum „Blocker“ antwortet er, dass dieser existiert, um zu vermeiden, dass Abflüge statt der „doppelten Hoffmannkurve“ (erst nach Süden, dann nach Osten) direkt die lärmungünstigere Abflugroute wählen, die lediglich um 15 Grad nach Süden abknickt und somit kürzer ist.

Hr. Lorber (Mittenwalde) adressiert den Vorwurf der Ungenauigkeit und erläutert sein Auswertungsverfahren. Er kritisiert, dass sich nicht genau mit den aufgezeigten Abweichungen befasst wird, sondern nur pauschal geantwortet wird.

Hr. Obst (DLH) weist auf die Wichtigkeit der fallgenauen Betrachtung der Flugverläufe hin, da manche der gezeigten Verläufe mit großer Wahrscheinlichkeit auf sicherheitsrelevante Vorkommnisse im Flug zurückzuführen sind. Außerdem ließe sich vorab nicht mit einhundertprozentiger Sicherheit sagen, ob man den Steiggradienten bei einem bestimmten Abflug einhalten könne oder nicht, da z. B. nicht in jedem Höhenband die Windverhältnisse detailliert vorhergesagt werden können.

Hr. Ruths (BAF) bietet an, in der nächsten Sitzung eine Präsentation über das Thema vorzutragen. Die Vorsitzende begrüßt dies.

Hr. Jenoch (Eichwalde) wünscht sich den Versand von Präsentationsfolien im Vorhinein der Sitzungen. Er ist außerdem der Meinung, Hr. Lorber wäre nur daran interessiert, den Fluglärm von Mittenwalde fernzuhalten und trage deshalb zum wiederholten Male das Thema der Einhaltung der Abflugrouten vor.

Hr. Lorber (Mittenwalde) bekräftigt, dass er nicht an einer Abschaffung der Hoffmannkurve interessiert ist, sondern lediglich an der ordnungsgemäßen Nutzung dieser.

Das Thema wird in der nächsten Sitzung wieder aufgerufen.

#### **TOP 05          Sichtabflüge von der Südpiste (TOP 04 der 106. Sitzung)**

Hr. Borchert (DFS) führt aus, dass die DFS keine Statistik über die Durchführung von Sichtabflügen führt, jedoch im Zeitraum Januar bis April 2023 das Potenzial für genau zwei Abflüge bestand. Das Verfahren wird angewendet, wenn ein langsam fliegendes Luftfahrzeug zur Aufrechterhaltung der Separation zu einem dahinter startenden schnell fliegenden Luftfahrzeug von der Standardabflugroute abweichen soll – in der Regel durch eine rechtwinklige Kurve am Startbahnende. Zur Anwendung müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. Das Verfahren wurde 2015 und 2017 während des Südbahnbetriebes schon angewendet und Herrn Borchert sind keine diesbezüglichen Beschwerden aus dieser Zeit bekannt.

Hr. Schulz (Zeuthen) erinnert daran, dass über einen entsprechenden Beschlussantrag in der 104. Sitzung aufgrund fehlender Beschlussfähigkeit der FLK nicht abgestimmt werden konnte. Er schlägt vor, dass die DFS ihren Antrag dahingehend anpasst, dass Sichtabflüge nur bei betrieblicher Notwendigkeit durchgeführt werden dürfen, um zu vermeiden, dass Piloten ohne hinreichende betriebliche Notwendigkeit Sichtabflüge erbitten und durchführen.

Hr. Borchert (DFS) erwidert, dass er dem Vorschlag offen gegenübersteht, sich jedoch zunächst intern und mit dem BAF dazu abstimmen muss.

Das Thema wird in der nächsten Sitzung wieder aufgerufen.

#### **TOP 06          Antrag Bezirksamt Neukölln**

Hr. Teschner-Steinhardt (Neukölln) erläutert den Beschlussantrag (Anlage 5).

Hr. Ahlgrimm (BVF) unterstützt den Antrag.

Hr. Krüsmann (Oberste Immissionsschutzbehörde Land Brandenburg) weist darauf hin, dass der Antrag auch weitere Landesministerien betrifft, insbesondere das Ministerium für

Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV).

Der Beschlussantrag aus Neukölln

*„Die Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin-Brandenburg bittet die Landesregierungen der Länder Brandenburg und Berlin, insbesondere den Umweltminister und die Umweltsenatorin, sich gegenüber der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass das im Ampel-Koalitionsvertrag des Bundes 2021-25 (dort auf S. 55 von 178) formulierte Vorhaben:*

*"Wir werden uns auf EU-Ebene für [...] einen niedrigeren Schwefelgehalt von Kerosin einsetzen."*

*befördert und intensiv vorangetrieben wird.“*

wird bei einer Enthaltung einstimmig angenommen.

## **TOP 07      Beschlusskontrolle**

Hr. Lenck (Gosen-Neu Zittau) bittet um weitere Betrachtung des Themas der Abweichungen von Flugverfahren, da dieses noch nicht abschließend geklärt sei.

Hr. Ruths (BAF) stellt dazu eine Statistik des BAFs über Verstoßmeldungen in den Jahren 2021 und 2022 vor (Anlage 6) und möchte in der nächsten Sitzung auf die Frage der Vorsitzenden nach einer genaueren Aufschlüsselung der Einstellungen hin Auskunft geben. Er beantwortet Fragen der Teilnehmer.

Es werden keine weiteren Themen zur Beschlusskontrolle vorgebracht.

## **TOP 08      Verschiedenes**

Die Vorsitzende thematisiert den verspäteten Versand der Ergebnisprotokolle der letzten zwei Sitzungen und begründet diesen mit der ihr glaubhaft vermittelten schwierigen Personallage in der Geschäftsstelle. Sie appelliert an das MIL, die Geschäftsstelle der FLK personell zu unterstützen.

Hr. Hummert (DFS) gibt einen Ausblick auf die NATO-Großübung „Air Defender 2023“ vom 12. Bis 23. Juni, die u.a. im ostdeutschen Luftraum stattfindet.

Die Vorsitzende berichtet, zum Beschluss aus der 104. Sitzung bezüglich der Erweiterung der Aufgaben der DFS um das Thema Fluglärm, dass sie sich dazu an die zuständigen Landesministerien gewendet und die FLK über den Rücklauf informiert habe. Sie informiert ergänzend darüber, dass sie sich dazu nach der letzten Sitzung auch an die Vorsitzenden der Regierungsfractionen im Bundestag gewendet hat, dazu bisher jedoch lediglich eine Eingangsbestätigung des SPD-Fraktionsvorsitzenden erhalten hat.

Auf die Bitte von Hr. Steinbrück (Schöneiche), der Beirat der FLK solle regelmäßig über seine Sitzungen berichten, weist die Vorsitzende auf die ausschließliche Funktion der Beiratssitzungen als Unterstützung der Vorbereitung der Sitzungen für die Vorsitzende hin und erklärt, dass Beschlüsse, so diese im Beirat gefasst würden, für die FLK nicht bindend seien. Es wird darauf hingewiesen, dass alle Präsentationen der Sitzungen neben den Protokollen auf der Internetseite der LuBB veröffentlicht werden.

(URL: [lubb.berlin-brandenburg.de/fluglaermkommission/](http://lubb.berlin-brandenburg.de/fluglaermkommission/))

Hr. Lenck (Gosen-Neu Zittau) bittet darum, die Nummerierung der Beschlussanträge wiedereinzuführen.

**TOP 09      Nächster Termin**

Die nächste Sitzung der FLK wird auf den 22.11.2023 um 9 Uhr im Konferenzzentrum der FBB GmbH, Schönefeld terminiert.

gez.  
Biesterfeld  
Vorsitzende

gez.  
Schneider  
Geschäftsstelle