

Tagesordnung der 106. Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin Brandenburg

01.03.2023, Konferenzzentrum der FBB, Schönefeld

- TOP 01 Begrüßung der Mitglieder und ständigen Gäste**
Feststellung der Beschlussfähigkeit
- TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung**
- TOP 03 Protokollbestätigung der 105. Sitzung der FLK**
- TOP 04 DFS - Sichtabflüge auf der Südpiste**
Wiederaufnahme aus 104. Sitzung (TOP 13 der 104. Sitzung)
- TOP 05 DFS - Validierungsbericht der An- und Abflugverfahren am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg**
Erste Befassung
- TOP 06 Beschlusskontrolle**
- Umsetzung des Koalitionsvertrages/Bund - Die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung wird um das Thema eines effektiven Lärmschutzes erweitert“ (TOP 06 der 105. Sitzung der FLK); Schreiben der Vorsitzenden der FLK an SenUMVK und MLUK vom 08.12.2022; Antwort Minister Vogel (MLUK) vom 20.12.2022
- TOP 07 Verschiedenes**
- TOP 08 Nächster Termin / Ort**
10.05.2023; Konferenzzentrum FBB

Tagesordnung der 106. Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen Berlin Brandenburg

01.03.2023, Konferenzzentrum der FBB, Schönefeld

Beginn: 09:15 Uhr

TOP 01 Begrüßung der Mitglieder und ständigen Gäste

Fr. Biesterfeld (Vorsitzende, Teltow-Fläming): Hinweis auf Tonaufzeichnung erfolgt. Feststellung der Beschlussfähigkeit: 29 Mitglieder anwesend, Beschlussfähigkeit ist gegeben.

TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung

Keine Enthaltungen, keine Gegenstimmen, Tagesordnung wurde angenommen.

TOP 03 Protokollbestätigung der 105. Sitzung der FLK

Es sind 2 Änderungsanträge eingegangen: FBB zu TOP 11 (Seite 7) und BAF zu TOP 7 (Seite 4).

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde): Der Änderungsantrag der FBB ist keine Änderung, sondern eine Ergänzung.

Hr. Halberstadt (FBB): Dies stellt keine Ergänzung dar, sondern eine Klarstellung des Textes des Protokolls (Stichwort „Regierungsbeteiligung“).

Hr. Hoffmann (BMVg): Das Single-Roof-Thema des TOP hat nichts mit dem Regierungsflughafen zu tun, so wie die Änderung der FBB in „Regierungsflughafen der Bundesregierung“ suggeriert.

Hr. Ahlgrimm (BVF): Der Änderungsantrag zu Seite 3: Fr. Dorn wird dort als Vorsitzende BVBB geführt, dies muss in BVF geändert werden. Das Abhören der Tonbandaufnahmen der letzten Sitzung durch die Geschäftsstelle soll Klärung zum Wortlaut FBB ergeben.

Vorsitzende: Es ergibt sich bei erneuter Anhörung der Tonbandaufnahmen und einer heutigen Nichtbestätigung des Protokolls dann das Problem, dass dieses nicht veröffentlicht werden kann.

Abstimmung zum Änderungsantrag der FBB im Protokoll der 105. Sitzung: 9 Ja, 12 Nein.

Dem Änderungsantrag des BAF wurde mehrheitlich zugestimmt?

Protokoll 105. Sitzung mehrheitlich angenommen, 1 Gegenstimme, 4 Enthaltungen.

TOP 04 DFS - Sichtabflüge auf der Südpiste

Wiederaufnahme aus 104. Sitzung (TOP 13 der 104. Sitzung)

Hr. Peters (DFS): Die Sichtabflüge sind veröffentlicht, das Verfahren wird nicht sehr häufig genutzt. Eine Bestätigung erfolgte durch das BAF. Eine Notwendigkeit der Wiederaufnahme ist nicht ersichtlich.

Vorsitzende: Die Wiederaufnahme erfolgte wegen mangelnder Beschlussfähigkeit der Kommission in der 104. Sitzung.

Hr. Schulz: Es gibt Fragen zu der Präsentation, vermerkt mit roten Fragezeichen (Anlage 2). Änderungsantrag zu TOP 13 der 104. Sitzung: Die DFS wird gebeten für eine qualifizierte Entscheidung in der FLK folgende Informationen bereitzustellen und allgemeinverständlich und plausibel zu erläutern:

1. Wie viele Lfz welchen Musters betrifft die Regelung des BER (Monatsstatistik der letzten 6 Monate)?
2. Welche konkreten Kapazitäts- Einschränkungen entstehen konkret ohne Sichtabflug, d. h. wie viele Lfz können ohne Sichtabflugregeln täglich nicht vom BER starten.
3. Prop. Verkehrsflugzeuge (z. B. Dash xx Prop) - zeigen eine sehr gute Performance - dies war auch 2011 bekannt und prognostiziert und können die geplanten Prop Routen sehr gut fliegen. Was hat sich geändert?

Hr. Peters (DFS): Zu der 1. Statistik kann nachgeliefert werden. Zu 2. Schnell weg vom Flughafen, flüssiger Ablauf. Ja, es bestehen konkrete Einschränkungen z. B. wegen Flugvermessungen. Zu 3. Fraglich, ob die genannten Beispiele überhaupt Sichtabflüge waren. Es gibt keine reinen Propeller-Routen mehr.

Vorsitzende: Die DFS soll die Möglichkeit erhalten, zur nächsten Sitzung Unterlagen und Daten dazu vorzulegen, für welche Starts die Sichtabflüge stattfinden. Die Monatsstatistik soll in der nächsten Sitzung vorgelegt werden.

TOP 05 DFS - Validierungsbericht der An- und Abflugverfahren am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg

Vorsitzende: Erste Befassung heute, 2. Termin für die Anträge und Beschlüsse am 10. Mai 2023.

Hr. Peters (DFS): Vorstellung des Validierungsberichtes der DFS (Anlage 03 Präsentation DFS). Nicht mit eingeflossen in den Bericht sind Ordnungswidrigkeiten, Fluglärmbeurteilungen und Abweichungen von Flugverfahren.

Vorsitzende: Die aufkommenden Fragen sollen thematisch gesammelt werden, ein Block zur virtuellen Barriere, ein Block zur Hoffmannkurve und ein Block Sonstiges.

Hr. Ahlgrimm (BVF): Virtuelle Barriere am Boden führt zu komplexerer Aufgabenstellung in der Luft für die DFS. Dies wirkt kapazitätsbeschränkend für den Flughafen, dies wurde bei Drops-Verfahren von FBB strikt abgelehnt. FBB soll die ursprüngliche Bahnbelegung nutzen, die sich an Destinationen ausrichtet, da mit der virtuellen Barriere auch mehr Flugbewegungen in der Luft entstehen.

Fr. Schellenberg (Steglitz-Zehlendorf): Kann man nicht im Vorfeld am Boden die Flieger nach Destination parken/ zuordnen?

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde): Fragt nach den planfestgestellten Tunneln. Die Verkehre könnten am Boden organisiert werden, virtuelle Barriere könnte dadurch beseitigt werden.

Hr. Steinbrück (Schöneiche): Die Verschiebung der Problemlösung von Boden in Luft führt zu mehr Fluglärm.

Hr. Krüßmann: Die Fluglärmthematik wurde völlig ausgeklammert im Bericht. Was ist mit der Umsetzbarkeit der geprüften Verfahren, die als lärmschonender gelten und bisher nicht umgesetzt wurden?

Hr. Schulz (Zeuthen): Wo genau kommen die Zahlen 45% zu 55% im Validierungsbericht überhaupt her?

Hr. Peters (DFS): Verteilung am Boden ist durch Betriebskonzept der FBB (Terminal, verschiedene Zonen, Verteilungen, Schengen, Sicherheit) sehr komplex. Der Verkehr im letzten Jahr ist deutlich geringer als 2019, Verkehrsaufkommen liegt bei ca. 55%. Die Verteilung 45% zu 55% war Konsens aller Beteiligten.

Fr. Dorn (BVF): An einen Beschluss in der FLK zu den Zahlen 45% zu 55% Nordbahn- zu Südbahnnutzung kann sich keiner erinnern. Welcher Beschluss soll das sein und war dies vor Erfindung der Hoffmannkurve? Solange wir weit von der Vollauslastung mit 360.000 Flugbewegungen im Jahr entfernt sind, gibt es reichlich Spielraum, um Lärmbelange zu beachten, was ich hier einfordere. Es kann nicht sein, dass die Thematik Fluglärm in dem Validierungsbericht völlig ausgeklammert wurde. Die Sortierung im Luftraum wurde begründet mit der Notwendigkeit des Double Roof Betriebs. Double Roof wurde bereits Ende Oktober endgültig abgesagt, daher gibt es auch keine Notwendigkeit der hohen Komplexität und der Kreuzungen in der Luft mehr. Deshalb erwarten wir die Rückkehr zum Ursprungskonzept, womit Fluglärm vermieden werden kann. Durch das Sortieren in der Luft nach Parkposition werden Lärmschutzvorgaben des Planfeststellungsbeschlusses zu Lärmminimierung in der Nacht missachtet, konkret die Verfügung A II 5.1.1 Nr. 10. Das darf nicht sein und dagegen hätte die Genehmigungsbehörde längst einschreiten müssen. Nord- und Südbahn und Starts und Landungen zu betrachten reicht für die Beurteilung der Fluglärm Auswirkungen nicht aus. Man muss die Belastungen in den einzelnen Ortslagen betrachten, dies fand bisher nicht statt. An der Südbahn ist es gelungen, An- und Abflüge zu entflechten. An der Nordbahn müssen aber Starts- und Landungen zusammenaddiert werden. Dann kann man sehen, dass insbesondere in der Nacht die Nordbahn nicht noch mehr Flüge verträgt. Trotzdem hat man die Nordbahnnutzung erhöht. 80% der Starts in der Nacht haben im Januar und Februar auf der Nordbahn stattgefunden. Dabei ist die Nordbahnnutzung in der Nacht gerade nicht vorzugswürdig. Da besteht großer Nachbesserungsbedarf, insbesondere in der Nacht.

Frau Leistner (BA Treptow-Köpenick) stimmt Frau Dorn zu und zitiert aus dem Planfeststellungsbeschluss den Abschnitt A II 5.1.1 Nr. 10 „Die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen sind unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und, soweit es aus Gründen der Flugsicherheit vertretbar ist, so auf die Start- und Landebahnen zu verteilen, dass sich daraus insgesamt unter Berücksichtigung der Maximalpegel an- und abfliegender Luftfahrzeuge sowie der Zahl der davon Betroffenen die geringste mögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt.“ Des Weiteren weist sie darauf hin, dass durch das Beibehalten des Betriebsregimes des Double-Roof-Konzepts diese Schutzauflage dauerhaft ausgehebelt / leer laufen würden.

Hr. Peters (DFS): Die Zuweisung der Parkpositionen ist dynamisch, es erfolgt eine permanente Überprüfung, der Nachtpost-Flieger startet jetzt von der Südbahn.

Hr. Teschner-Steinhardt (Stv. Vorsitzender, Neukölln): Es fehlen Fluglärm Betrachtungen im Validierungsbericht, die FBB soll dazu auch Daten liefern. Der Zeitraum der Validierung ist durch die Corona-Situation nicht real. Die Bodendienste sollten den Flugverkehr nicht so sehr beeinflussen, dass von dem festgestellten Konzept abgewichen wird. Die FLK kann nicht beratend tätig werden, wenn die betroffenen Thematiken wie Fluglärm nicht validiert werden.

Hr. Dierke (Eichwalde): Die Zahl 50% zu 50% wurde im Planfeststellungsbeschluss genannt, aber nicht beschlossen. Die Thematiken Nachtflug und Lärm fehlen im Validierungsbericht völlig.

Hr. Halberstadt (FBB): Zum Bodenverkehr: ein Flughafen muss wirtschaftlich betrieben werden, dabei spielt es eine Rolle, wo die Airlines verortet sind. Im Norden Ryanair, im Süden Easyjet, Lufthansa im Mainpier. Dies spielt alles eine Rolle bei den Abfertigungen und Wegen auf dem Flughafen. Die Verschiebung der virtuellen Höfe führt zur Anpeilung der 50% zu 50%. Die Zahl der Passagiere ist aktuell nicht in der Dimension von 2019, der Flugverkehr liegt unter der prognostizierten Lärmbetrachtung und Flugrouten sowie der Zahl der An- und Abflüge. Der Logistiktunnel war ausgeschrieben, aber unter der Maßgabe der Wirtschaftlichkeit und Investition erfolgte die Überprüfung, ob der Tunnel überhaupt benötigt wird. Unter der weiteren Entwicklungsperspektive betrachtet verläuft die Entwicklung der Flugbewegungen eher flacher und dauert länger, daher derzeit keine Notwendigkeit für den Logistiktunnel in den nächsten

Jahren. Erst ab 41 Mio. Passagieren, Thema wird derzeit nicht weiter betrieben, die Ausschreibung wurde gestoppt.

Fr. Freund (Schönefeld): Die Lärmthematik kann nicht außer Acht gelassen werden für eine FLK. Wenn der Flughafen unter Volllast fährt, ist der Tunnelbau eher schwierig.

Hr. Thielicke (Ludwigsfelde): Der Tunnel ist im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen und hätte schon längst da sein müssen. Aus Lärmschutzgründen für umliegenden Gemeinden muss Bodenverkehr anders verteilt werden.

Fr. Dorn (BVF): Es ist ungünstig, dass der Berichtszeitraum schon Ende Oktober endet, man hätte das aktueller machen können. Vom 15. bis 21. Februar gab es eine komplette Woche ausschließlich Westbetriebsrichtung, dabei sind von 1.400 Landungen von Ost nach West genau 49% über Kreuz geführt worden im Bereich Erkner. Dieser hohe Prozentsatz hat Lärmauswirkungen. Es ist nicht akzeptabel, dass durch den Wunsch der FBB nach Verringerung der Komplexität der Rollwege eine erhöhte Komplexität in der Luft und erhöhter Fluglärm in Kauf genommen wird. Wenn die Flughafengesellschaft jetzt sagt, die Beibehaltung der Sortierung in der Luft nach Parkposition sei notwendig, dann hieße das ja, dass sie für das ganze viele Geld einen sehr ungünstig konzipierten und insuffizienten Flughafen gebaut hat und wenn das so ist, sind die Folgen davon nicht von den Anwohnern zu tragen. Die Abkehr vom Ursprungskonzept der Sortierung am Boden nach Destination und die Beibehaltung der Sortierung in der Luft nach Parkpositionen ist nach Wegfall des Double-Roof-Konzepts aus Sicht der FLK vollkommen unakzeptabel.

Hr. Strogies (FLSB): Der Tunnel muss kommen und nicht erst, wenn der Flughafen unter Volllast fährt. Ist das aktuelle Kreuzungssystem in der Luft bei Volllast möglich? Können die Abdrehhöhen bei Volllast kapazitätsmäßig angehoben werden (Tegeler-Modell)? 80% der Starts während der Nachtzeit werden auf der Nordbahn abgewickelt.

Hr. Peters (DFS): Die DFS nimmt keine Lärmmessungen vor. Die Nachtflüge entsprechend der Stunden sind nicht im Bericht aufgeführt, aber wie welche Route genutzt wird ist abgebildet. Die Nachtflugregelungen werden angewendet. Auch bei Volllast ist das Konzept der Kreuzungen leistbar, es wurden Systeme erstellt, die das gewährleisten können.

Hr. Halberstadt (FBB): Es bestehen keine Kapazitätsengpässe, um über weitere Terminalstrukturen zu reden, jetzt erfolgt die Ertüchtigung und Investitionen der bestehenden Terminalstrukturen. Es ist nach der Corona-Pandemie eine ganz andere Situation.

Hr. Schulz (Zeuthen): Vorschlag: Die Zahlen der tatsächlichen Verteilung nach Tag und Nacht aufarbeiten und schauen, ob und wie sich die Lärmbetroffenheiten aus der nächtlichen Nutzung der Nord- bzw. der Südbahn ableiten lassen.

Vorsitzende: Ergänzungen der DFS zur nächsten Sitzung: Zahlen Tag-Nacht-Auflösung (Randzeiten, Verspätungen).

Hr. Lenck (Gosen-Neu Zittau): Antrag: Die Abweichungen von Flugverfahren und Lärmbetrachtungen sollen validiert werden.

Fr. Dorn (BVF): Es ist ein handhabbarer Bericht nötig mit der Summe der Überflüge über die genauen Ortslagen, insbesondere derer die in der FLK vertreten sind, sortiert nach Tag und Nacht.

Hr. Steinbrück (Schöneiche): Teile der geforderten Informationen müssen von der FBB gestellt werden. Die DFS ist für die Themen Flugroutentreue und Ordnungswidrigkeiten zuständig. Woher kommen die

Fluglärmbeschwerden, die bei dem Fluglärmschutzbeauftragten aufschlagen? Man könnte die Lärmmessungen der FBB vorlegen lassen und diese mit den ursprünglichen Flugverfahren vergleichen.

Hr. Peters (DFS): Die DFS hat keine Fluglärmkarten, keinen Zugriff zu Lärmmessungen und daher keine Daten zu bestimmten Zeiten. Abweichungen von Flugrouten ist Thema zwischen der Flugsicherung und dem BAF.

Stlv. Vorsitzender: Das BAF und die FBB sollen sich am Validierungsbericht beteiligen, einzeln oder zusammen, um die benötigten Daten für die FLK zur Verfügung zu stellen.

Hr. Lorber (Mittenwalde): 3 Fragen, werden im Anschluss zum Protokoll nachgereicht. (Anlage 4)

Vorsitzende: Frage an FBB: Gibt es nicht die Absicht, nach einer bestimmten Zeit eine Überprüfung der prognostizierten Zahlen und der aktuellen Zahlen hinsichtlich der Lärmbelastung vorzunehmen?

Hr. Halberstadt (FBB): Eine Überprüfung der Schallschutzzonen sollte schon stattfinden, macht aktuell keinen Sinn, da die Schutzzonen kleiner werden würden aufgrund des geringeren Flugverkehrs, aber es gibt einen Bestandsschutz der bestehenden Zonen. Eine regelmäßige Meldung der Messwerte erfolgt an die LuBB.

Vorsitzende: Die Darstellung der Zahlen der FBB zu Schwerpunkten der Belastung als Ergänzung zu den Daten der DFS sollte am 10.05.2023 der FLK präsentiert werden.

Fr. Freund (Schönefeld): Beschwerden von Gemeinden, die betroffen, aber nicht in Schutzzonen sind, sollten miteingeschlossen werden (z. B. Kiekebusch durch Hoffmannkurve).

Hr. Thamm (DFS Langen): Flugbewegungszählungen über den einzelnen Gemeinden ist nicht möglich. Ist zwar durch Einteilung des Berliner Gebiets und bestimmte Programmierung der Tools möglich, ist aber im Tagesgeschäft nicht möglich.

Pause: 11:32 Uhr

Start: 11:52 Uhr

Vorsitzende: Gosen-Neu Zittau stellt folgenden Antrag: „Die FLK beauftragt die DFS den Validierungsbericht um die ausgeschlossenen Punkte „Abweichungen von den Flugverfahren“ und „Fluglärmbeurteilungen“ zu erweitern. Wenn dies von der DFS für notwendig erachtet wird, sind hierzu externe Daten der FBB und des BAF und der Fluglärmmessstellen der Gemeinden einzubeziehen bzw. diese Daten zukünftig zu erheben.“

Hr. Peters (DFS): Legt Veto ein, da diese Erhebung der Zahlen/Daten nicht im Verantwortungsbereich der DFS liegen und diese von der FBB und den Behörden eingeholt werden müssten.

Fr. Freund (Schönefeld): Dann sollten 3 verschiedene Anträge an 3 Adressaten gestellt werden? Wer verbindet diese Daten dann zusammen?

Vorsitzende: FLK kann Sachverständige beauftragen.

Fr. Lahne (Hoppegarten): FBB-Team um Hr. Dr. Johannsen kann diese Daten gut aufbereiten.

Vorsitzende: Kann LfU Daten liefern oder diese bündeln?

Hr. Volz (LfU): Nein, Bereich personell überbelastet.

Hr. Halberstadt (FBB): Die FBB kann bestimmte Lärmesswerte darstellen und diese für die nächste Sitzung überreichen.

Fr. Dorn (BVF): DFS kann Daten für Flugbewegungen, die über 5.000 Fuß liegen, nicht liefern, aber es interessieren auch eher die Daten, die unter 5.000 Fuß liegen.

Vorsitzende: Unabhängig vom Antrag sollen alle Beteiligten (BAF, FBB) ergänzende Daten zur Verfügung stellen, FBB hat dies schon zugesagt. Wie die Daten übereinandergelegt werden, muss noch geklärt werden.

Fr. Köhler (Lufthansa): Der Flughafen Hamburg macht solche Angaben und Auswertungen, es könnte durch die FLK an den Flughafen Hamburg herangetreten werden.

Hr. Thamm (DFS Langen): Wie viele Abweichungen von Flugverfahren finden statt? Die Abweichungen muss die DFS ans BAF melden, dort wird eine juristische Prüfung vorgenommen, ob ein Verstoß gegen Verfahrensvorschriften vorlag. Daher ist dies kein Lärmthema, was in der FLK diskutiert werden kann. Die DFS betrachtet nur Einzelfälle, wo tatsächliche Lärmsituationen aufkommen.

Vorsitzende: Abstimmung über den Antrag von Gosen-Neu Zittau: Dafür: Mehrheit, Gegenstimmen: Keine, Enthaltungen: Wenige. Antrag Gosen Neu-Zittau angenommen.

TOP 06 Beschlusskontrolle

- Umsetzung des Koalitionsvertrages/Bund - Die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung wird um das Thema eines effektiven Lärmschutzes erweitert“ (TOP 06 der 105. Sitzung der FLK); Schreiben der Vorsitzenden der FLK an SenUMVK und MLUK vom 08.12.2022; Antwort Minister Vogel (MLUK) vom 20.12.2022

Vorsitzende: Habe mich dazu schriftlich an beide Ministerien in Berlin und Brandenburg gewendet und eine Antwort von Minister Vogel (MLUK) aus Brandenburg erhalten. Dieser teilte mit, dass in der Umweltministerkonferenz das Thema aufgenommen wurde und eine entsprechende Aufforderung an die Bundesregierung ergangen ist und an die Verkehrsministerkonferenz (Anlage 5). Danach keine weiteren Kenntnisse.

Hr. Mundt (Senatsverw.): Berlin ist auch Antragsteller und der Aufforderung nachgekommen.

Fr. Dorn (BVF): Umweltministerium Brandenburg ist dankenswerterweise rechtzeitig vor der Umweltministerkonferenz (UMK) tätig geworden und hat so den Beschluss der UMK überhaupt ermöglicht. Das Schreiben der FLK wurde erst Wochen nach der UMK versandt, dies war suboptimal. Wie hat das Land Berlin geantwortet? Es wurde beschlossen, dass sich Verkehrsministerien damit beschäftigen sollen.

Vorsitzende: Aus Berlin hat die FLK kein Schreiben erreicht. Die Beschlussfassung in der FLK ging dahingehend, dass generell die Ministerien angeschrieben werden sollten und nicht die Umweltministerkonferenz, Hinweis auf „Suboptimalität“ wird dahingehend zurückgewiesen. Das Thema soll weiter vorangetrieben werden und mit Einverständnis der Mitglieder der FLK soll sich an die Fraktionsvorsitzenden der Regierungsfaktionen im Bundestag gewandt werden, da diese die Koalitionsvereinbarungen getroffen haben. Keine Einwände.

FBB sollte laut Protokoll der letzten Sitzung ergänzend zu den Prozessen am Boden vortragen. Das Thema wurde aber heute unter TOP 5 mit behandelt. Aktueller Arbeitsstand der AG Spurtreue und AG Lärmrentgelte.

Hr. Strogies (FLSB): Die AG Spurtreue möchte die Arbeit fortsetzen. Letzte Sitzung war im Januar 2023, es gibt Probleme bei der Terminfindung, nächster Termin Ende April/Anfang Mai. Prozesse benötigen ihre Zeit, einige Themen wurden noch gar nicht besprochen. Die AG kann in der Herbstsitzung der FLK einen Bericht vortragen.

Vorsitzende: Der Bericht der AG Spurtreue soll als TOP für die Herbstsitzung mit aufgenommen werden.

Hr. Schulz (Zeuthen): Die AG Lärmentgelte hat in den letzten 6 Monaten nicht getagt und hatte einen personellen Abgang, der wiederbesetzt werden konnte. Drittanfechtung der Genehmigung der Lärmentgeltordnung vor OVG Berlin-Brandenburg, Antrag wurde durch OVG am 08.12.2022 abgelehnt, noch keine Entscheidung in der Hauptsache, aber positive und gute Begründung. Die AG will Ideen sammeln und weiterentwickeln. Bericht bei nächster FLK im Herbst.

Vorsitzende: Die Entscheidung im einstweiligen Rechtsschutz des OVG war nicht allen bekannt, Entscheidung soll der Geschäftsstelle zur Übermittlung an die Mitglieder übersandt werden.

Hr. Lenck (Gosen-Neu Zittau): Der Antrag aus der letzten Sitzung (TOP 7, 104. Sitzung) - Beschluss in Bezug auf Abweichung - ist nicht mit aufgenommen wurden in die heutige Beschlusskontrolle. Dieser Punkt soll in die Beschlusskontrolle mit aufgenommen werden, damit er nicht untergeht.

DFS: Abweichungen auf Flugrouten, die uns bekannt sind, werden ans BAF abgegeben.

Vorsitzende: Zur nächsten Sitzung soll unter Beschlusskontrolle das BAF gebeten werden, über Abweichungen die FLK zu informieren.

TOP 07 Verschiedenes

Vorsitzende: Offener Brief Hr. Jüttner zu Müggelseeroute an FLK soll angesprochen werden.

Differenz der ursprünglichen Route und der in der FLK diskutierten Route.

Hr. Peters (DFS): Präsentation DFS zu „Müggelseeroute“ (Anlage 6).

Vorsitzende: Warum wird der Fehler erst im Oktober 2024 behoben?

Hr. Peters (DFS): Konstrukteure sind an der Sache dran, muss alles in Einklang kommen und soll spätestens im Oktober 2024 fertig sein. Der Ansatz von Hrn. Ruths hat keine Lärmauswirkungen für die umliegenden Gemeinden.

Hr. Dierke (Eichwalde): Stichwort PBN im Validierungsbericht: Die DFS hat begonnen, das Verfahren zu nutzen. Das Thema soll auf die Agenda der FLK genommen werden, damit diese informiert wird, was da passiert. Es soll an anderen Flughäfen wohl schon zu Lärmprobleme dazu gekommen sein.

TOP 08 Nächster Termin / Ort

10.05.2023; Konferenzzentrum FBB

Ende: 12:25

gez.
Dietlind Biesterfeld
Vorsitzende der FLK

gez.
Ludwar
Geschäftsstelle