

Zusammenfassung der Empfehlungen der Fluglärmkommission (FLK) zur Festlegung von An- und Abflugrouten für den BBI

Für die im Juni 2012 geplante Inbetriebnahme des BBI ist ein neues System von An- und Abflugverfahren festzulegen. Die Festlegung erfolgt gemäß § 27a Luftverkehrsordnung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF) als Rechtsverordnung im Benehmen mit dem Umweltbundesamt (UBA) und dem Ministerium der Justiz (BMJ) auf der Grundlage der durch die Deutsche Flugsicherung (DFS) vorzulegenden Planung und Abwägung.

Gemäß § 32 b Luftverkehrsgesetz hat die Fluglärmkommission (FLK) die Aufgabe, die Genehmigungsbehörde, das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit und die Flugsicherungsorganisation über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge zu beraten.

Die FLK für den Verkehrsflughafen Schönefeld hat sich von September 2010 bis Juni 2011 in 11 Sitzungen mit jeweils ca. 6 Stunden Sitzungszeit intensiv mit den zukünftigen An- und Abflugrouten sowie dem Betriebsregime für den BBI befasst. In der 73. Sitzung am 14. März 2011 befasste sich die FLK zudem mit dem Entwurf für eine Gebührenordnung.

Insgesamt wurden 89 Anträge in die Sitzungen der FLK eingebracht. Die DFS prüfte die an sie gerichteten Anträge und präsentierte die Prüfergebnisse. Anträge und Präsentationen wurden ausführlich erörtert. Eine Auflistung der Anträge ist dieser Zusammenfassung als Anlage beigefügt.

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherheit (BAF) hat an den Sitzungen am 9. Mai, 23. Mai und 6. Juni teilgenommen und Auskunft zum Verfahren und zu den rechtlichen Rahmenbedingungen gegeben.

Die FLK hat die Beratung der DFS mit der 78. Sitzung am 6. Juni 2011 abgeschlossen. Auf der Grundlage der Anträge und Erörterungen hat die FLK mehrheitlich die nachfolgend aufgeführten Empfehlungen verabschiedet:

Die FLK wird sich im Juli mit der Planung der DFS befassen und im September den dann erreichten Stand der Abwägung der DFS und des BAF erörtern.

Die FLK hat gegenwärtig 41 Mitglieder 17 ständige Gäste nehmen darüber hinaus an den Sitzungen teil.

72. Sitzung am 14. Februar 2011

Allgemeine Empfehlungen

Die FLK spricht sich für ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr aus.

Die FLK lehnt den Ausschluss eines zeitgleichen, unabhängigen Parallelbetriebs ab.

Die FLK spricht sich gegen die Entwicklung des BBI zu einem sogenannten Drehkreuz aus.

73. Sitzung am 14. März 2011

Empfehlung zur Gebührenordnung

Die Flughafengesellschaft und die für die Genehmigung der Entgelte zuständigen Aufsichtsbehörde werden gebeten den vorgelegten Entwurf für eine Gebührenordnung zu überprüfen:

Erstens, hinsichtlich der Zuschläge in den Tagesrandzeiten. Diese sollen höher sein als bisher.

Zweitens, hinsichtlich einer weiteren Lärmklassendifferenzierung, die von sieben auf zwölf Stufen erhöht werden soll.

74. Sitzung am 28. März 2011

Empfehlungen zu Abflugverfahren, Startrichtung West

Die FLK empfiehlt der DFS für die weitere Planung von der Südbahn mit Startrichtung Westen die Varianten 3 (15° Abknickung) oder 4 (>15° Abknickung) zugrunde zu legen. Die Entscheidung soll sich an der Minimierung der überflogenen Siedlungsgebiete orientieren.

Die FLK empfiehlt der DFS für die weitere Planung von der Nordbahn mit Startrichtung Westen die Variante 4 zugrunde zu legen. Durch Festlegungen im Betriebsregime soll die Doppelbelastung aus An- und Abflügen bezogen auf die Nordbahn für die am stärksten betroffenen Anlieger gemindert werden.

Empfehlungen zu Abflugverfahren, Startrichtung Ost

Die FLK empfiehlt der DFS für die weitere Planung von der Nordbahn mit Startrichtung Osten die Variante 1 (geradeaus) zugrunde zu legen.

Durch Festlegungen im Betriebsregime soll die Doppelbelastung aus An- und Abflügen bezogen auf die Nordbahn für die am stärksten betroffenen Anlieger gemindert werden.

Die FLK empfiehlt der DFS für die weitere Planung von der Südbahn mit Startrichtung Osten die Südabknickung (kurze Südabflugroute) zur Grundlage zu machen.

Die FLK empfiehlt der DFS weiterhin für die weitere Planung von der Südbahn mit Startrichtung Osten die Variante 1-geradeaus zu Grunde zu legen. Die FLK wird dazu eine „Safety Study“ in Auftrag geben, die für einen entsprechenden Ausnahmeantrag genutzt werden soll.

75. Sitzung am 11. April 2011

Empfehlung zur Änderung § 29b LuftVG

Die Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld beschließt, dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft zu empfehlen, durch Erarbeitung eines entsprechenden Entschließungsantrags des Landes Brandenburg für den Bundesrat, die Bundesregierung aufzufordern, den luftverkehrsrechtlichen Rahmen nach § 29b LuftVG zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm nicht zu Lasten des Ruhebedürfnisses in den Nachtstunden zu verändern. Die rechtlichen Regelungen zur Begrenzung von Nachtflügen dürfen wirtschaftlichen Interessen nicht untergeordnet werden. Hilfsweise sollte Brandenburg inhaltsgleiche Anträge anderer Bundesländer unterstützen.

76. Sitzung am 9. Mai 201

Empfehlung zur Bewertung von Flugroutenvarianten

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wird gebeten, verschiedene Flugroutenvarianten für die An- und Abflüge vorzulegen und hinsichtlich ihrer Lärmauswirkungen auf alle Betroffenen zu bewerten. Dabei ist Folgendes zugrunde zu legen:

- Die Bewertung der Auswirkungen des Fluglärms alternativer Flugrouten erfolgt auf der Grundlage von einheitlichen Kriterien des MUGV.
- Die Anzahl der Betroffenen muss so gering wie möglich sein. Die Intensität des auf sie einwirkenden Fluglärms muss so gering wie möglich gehalten sein. Eine Differenzierung in sogenannte „Neu-„ und „Altbetroffenen“ oder die Länderzugehörigkeit findet nicht statt.
- Die Erarbeitung von Flugroutenvarianten durch die DFS erfolgt losgelöst von deren Eignung für einen unabhängigen Betrieb beider Start- und Landebahnen oder der Frage des Nachtflugs.
- Die Mitglieder der FLK unterstützen die DSF durch Vorschläge zu möglichen Flugrouten.

Empfehlungen zum Betriebsregime sowie zur Konkretisierung von Flugroutenvarianten

Die Genehmigungsbehörde und der Flughafenbetreiber sollen ihre Aussagen zur Wirtschaftlichkeit bei einem abhängigen Flugbetrieb konkretisieren (vgl. Antrag 04/2010, 1.Ä von Dezember 2010).

Für die kurze Südabkurvung Richtung Osten sollen konkrete Überflugpunkte festgelegt werden (vgl. Antrag 75-30-2011).

Die DFS wird gebeten vor dem Hintergrund ihrer bisherigen Einschätzung zur Anwendbarkeit von Dedicated Runway Operations (DROps) erweiterte Spielräume für deren Festlegung bzw. die Durchführung von Betriebskonzepten mit unterschiedlichen Bahnnutzungsanteilen zu prüfen und aufzuzeigen, um eine Verminderung von Fluglärmbeeinträchtigungen in den durch An- und Abflüge gleichermaßen betroffenen Ortslagen im unmittelbaren Flughafenumfeld zu erreichen. (vgl. Antrag 76-47-2011)

Die DFS wird gebeten die flugtechnische Prüfung und lärmphysikalische Untersuchung für definierte Betriebskonzepte für den abhängigen und unabhängigen Flugbetrieb vorzunehmen (vgl. Antrag 76-48-2011).

Die DFS wird gebeten, die Fluglärmbeeinträchtigung durch Flugrouten beider Startbahnen untereinander abzuwägen. Dabei sind zum einen der abhängige und zum anderen der unabhängige Flugbetrieb, sowie, unter Vorbehalt einer positiven Bewertung, auch die Münchner Lösung zu bewerten. (vgl. Antrag 76-49-2011)

Den Mitgliedern der FLK soll für die zukünftigen Flugrouten des BBI eine Prognose zu den voraussichtlichen Flugbewegungen, aufgeschlüsselt für die zu beschließenden Flugrouten, vorgelegt werden (vgl. Antrag 76-53-2011).

Die Deutsche Flugsicherung GmbH wird gebeten zu prüfen, ob die lärmrelevante Höhe der sogenannten „Enroute clearance“ (Entlassung aus vorgegebenen Flugrouten und Freigabe in den freien Luftraum) grundsätzlich erhöht werden kann. Anzustreben sind mindestens 10.000 Fuß (3.048 Meter), (vgl. Antrag 8-2010).

Empfehlung zu Abflugverfahren, Startrichtung West

Alle Abflüge von der Nordbahn bei Westbetrieb (25 R) mit Zielen im Nordwesten (z.B. BRANE), Norden, Nordosten (z.B. GERGA) und Osten (z.B. TUVAK) haben auf der von der Deutschen Flugsicherung in der Sitzung der Fluglärmkommission am 28. März 2011 als Alternative 8 vorgeschlagenen Flugroute zu erfolgen.

77. Sitzung am 23. Mai 2011

Empfehlung zur Festlegung von Radarführungsstrecken

Radarführungsstrecken sollen außerhalb von dicht besiedelten Bereichen und Erholungsgebieten geführt werden. Es soll daher den Alternativen der Vorzug gegeben werden, für die die geringste Anzahl Lärmbetroffener ausgewiesen wird. Dabei sollen alle organisatorischen und technischen Möglichkeiten zur Umsetzung genutzt werden. Die DFS wird gebeten die Hinweise aus den Anträgen und Erörterungen der FLK in die Abwägung einzustellen.

Empfehlung zu Anflugverfahren

Anflugpunkte sollen außerhalb von Siedlungsgebieten festgelegt werden. Der verkürzte Geradeausflug soll zur weiteren Entlastung von Siedlungsgebieten geprüft werden. Lärmarme Anflugverfahren sollen umgesetzt werden. Alle technischen und organisatorischen Möglichkeiten zur Umsetzung sind zu nutzen. Die DFS wird gebeten, Anträge und Erörterungen der FLK in die Abwägung einzustellen.“

Empfehlung zu Abflügen, Startrichtung Ost

Die FLK verweist auf den Grundsatzbeschluss vom 09.05.2011. Danach sollen Flugrouten festgelegt werden die so wenige Menschen wie möglich mit so wenig Fluglärm wie möglich belasten. Eine Doppelbelastung aus An- und Abflügen soll möglichst vermieden werden. Im Übrigen verweist die FLK auf die Empfehlungen vom 28.03.2011. Die Anträge und Erörterungen der FLK sollen in die Prüfung und Abwägung der DFS eingestellt werden.

Empfehlung für Abflüge bei Schließung einer Bahn

Die FLK empfiehlt der DFS für das Nutzungskonzept bei Schließung einer Bahn ein Konzept zu wählen, das sich an den Empfehlungen der FLK zum Regelflugbetrieb anlehnt.

78. Sitzung am 6. Juni 2011**Empfehlung zum vorläufigen Abschluss der Beratung der DFS**

Die Zusammenfassung der Empfehlungen der FLK wird einschließlich der Auflistung der in die FLK eingebrachten Anträge an die DFS und das BAF übergeben.

Die DFS und das BAF werden gebeten, die in die FLK eingebrachten und erörterten Anträge sowie die abgestimmten Empfehlungen bei der Festlegung der An- und Abflugverfahren in die Abwägung einzustellen. Zusätzlich zu der Zusammenfassung der Empfehlungen stehen dazu die Protokolle der FLK- Sitzungen zur Verfügung. Die FLK bittet die DFS und das BAF, Abweichungen von den Empfehlungen der FLK zu begründen.

Die Genehmigungsbehörde und der Flughafenbetreiber werden gebeten, die jeweils an sie gerichteten Empfehlungen umzusetzen und die Umsetzung der Empfehlungen zur Festlegung der An- und Abflugverfahren zu unterstützen.