

Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld

Protokoll

der 93. Sitzung der Fluglärmkommission (FLK) gemäß § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für den Flughafen Berlin-Schönefeld am 06. Juli 2015

Die Sitzung wird vom Vorsitzenden der FLK geleitet.

Sitzungsbeginn: 10:00 Uhr

Sitzungsende: 13:55 Uhr

An der Sitzung nehmen 38 Mitglieder, 15 ständige Gäste, 2 Gästen sowie die Geschäftsführung der FLK teil (siehe Teilnehmerliste, Anlage 1).

- TOP 01 Begrüßung der Mitglieder und ständigen Gäste**
Feststellung der Beschlussfähigkeit

- TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung**

- TOP 03 Protokollbestätigung**

- TOP 04 Wahl des Vorsitzenden und des Stellvertreters**

- TOP 05 AG Betriebsregelung BER**

- TOP 06 Kurzbericht über den Stand der Arbeiten zum Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens BER (Teilaspekt Fluglärm) – Teil 2, Stand 20.05.2015**
MLUL

- TOP 07 Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow**
Anträge 92-135-2015 und 92-137-2015

- TOP 08 Bericht zur Safety Study Parallelabflug RWY 07 („Münchner Modell“)**
FBB / AG Safety Study

- TOP 09 Betrieb Südbahn**
FBB

- TOP 10 Sachstandsbericht Schallschutzprogramm / befristete Teilinbetriebnahme Südbahn**
FBB

- TOP 11 Anträge**
93-138-2015 Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

- TOP 12 Verschiedenes**
Flug der AN 124 während der ILA (siehe Protokoll 92. FLK-Sitzung)

zu TOP 01 Begrüßung der Mitglieder und ständigen Gäste

Der Vorsitzende begrüßt die Anwesenden zur 93. Sitzung der FLK. Die Anwesenheit von 2/3 der Mitglieder wird festgestellt. Damit sind auch die Wahlen zum Vorsitzenden und stellvertretenden Vorsitzenden möglich.

zu TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird bestätigt.

zu TOP 03 Protokollbestätigung

Die Oberste Immissionsschutzbehörde Land Berlin bittet nachträglich in das Protokoll der 92. FLK-Sitzung aufzunehmen, dass es ihre Auffassung ist, so wenig Abweichungen wie möglich gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss zuzulassen, sowie dass die Äußerungen des OVG nicht dahin interpretiert werden, dass die Bestandsroute zur Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow ausgeschlossen ist.

Nach Prüfung des Tonmitschnittes wird das Protokoll der 92. FLK-Sitzung um folgenden Absatz ergänzt:

„Die Oberste Immissionsschutzbehörde Berlin sieht in keiner Alternative eine vorzugswürdige Variante und plädiert für die Bestandsroute, da die dort Betroffenen im Verfahren beteiligt waren und bei allen anderen Alternativen neue Betroffenheiten entstehen.“

Das Protokoll der 92. Sitzung wird mit dieser Änderung bestätigt.

zu TOP 04 Wahl des Vorsitzenden und des Stellvertreters

Der Vorsitzende übergibt die Verhandlungsleitung zur Wahl des Vorsitzenden an den stellvertretenden Vorsitzenden. Dieser bittet um Vorschläge zur Wahl des Vorsitzenden der FLK-Berlin-Schönefeld.

Die Gemeinde Großbeeren schlägt Herrn Gerhard Steintjes als erneuten Vorsitzenden der FLK vor. Weitere Vorschläge erfolgen nicht.

Der stellvertretende Vorsitzende bittet um Abstimmung zu diesem Vorschlag. Herr Gerhard Steintjes wird mit Mehrheit zum Vorsitzenden der FLK Berlin-Schönefeld gewählt. Auf Nachfrage erklärt er, dass er diese Wahl annimmt.

Der stellvertretende Vorsitzende übergibt die Verhandlungsleitung an den Vorsitzenden der FLK.

Der Vorsitzende bittet um Vorschläge zur Wahl des stellvertretenden Vorsitzenden.

Der Landkreis Teltow-Fläming schlägt Herrn Winfried Seibert als erneuten stellvertretenden Vorsitzenden vor. Weitere Vorschläge erfolgen nicht.

Der Vorsitzende bittet um Abstimmung zu diesem Vorschlag. Herr Winfried Seibert wird mit Mehrheit zum stellvertretenden Vorsitzenden der FLK Berlin-Schönefeld gewählt. Auf Nachfrage erklärt er, dass er diese Wahl annimmt.

Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde bestätigt diese Wahlen.

zu TOP 05 AG Betriebsregelung BER

Die Staatskanzlei Brandenburg erklärte sich bereit, diese AG Betriebsregelungen fortzuführen. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass dies eine Arbeitsgruppe der Landesregierung ist, die konstituiert wurde um Fragen der FLK zu erörtern und dann dazu in der FLK zu berichten.

Die Staatskanzlei Brandenburg ergänzt, dass diese AG nach einer längeren Pause mit den gleichen Mitgliedern konstituiert wurde. Zusätzlich wird der Vorsitzende der FLK eingeladen. Die nächste Sitzung wird am 13.07.2015 stattfinden.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow spricht sich für einen festen Ansprechpartner der Kommunen in dieser AG aus, der auch den Kommunen berichten kann. Damit würde die Arbeit der AG transparenter. Die Gemeinde Großbeeren plädiert für die Mitgliedschaft von 2 – 3 kommunalen Vertretern in der AG. Die Gemeinde Schöneiche äußert Bedenken gegen die Mitgliedschaft von kommunalen Vertretern, da die Interessen der einzelnen Kommunen durchaus gegensätzlich sein können.

Die Staatskanzlei Brandenburg weist darauf hin, dass als gewählter Vertreter der FLK der Vorsitzende an den Sitzungen der AG teilnimmt. Des Weiteren ist der Fluglärmschutzbeauftragte ebenfalls Mitglied der AG. Zusätzlich wurde die Bundesvereinigung gegen Fluglärm eingeladen. Vor diesem Hintergrund sieht die Gemeinde Großbeeren die Interessen der Kommunen als vertreten an.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow plädiert für einen regelmäßigen Bericht der AG über Beratungen und Ergebnisse. Der Vorsitzende sagt zu, dass nach jeder Sitzung der AG Betriebsregelungen über die Diskussionen, Beratungen und Ergebnisse in der folgenden FLK-Sitzung durch die verschiedenen Teilnehmer berichtet werden wird.

zu TOP 06 Kurzbericht über den Stand der Arbeiten zum Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens BER (Teilaspekt Fluglärm) – Teil 2, Stand 20.05.2015

Die Oberste Immissionsschutzbehörde Land Brandenburg erläutert, dass sich Teil 2 der Rahmenplanung zur Lärmaktionsplanung mit dem Monitoring sowie der Evaluierung in Vorbereitung der Inbetriebnahme des Flughafens und Optimierungsfragen nach zwei Flugplanperioden befasst. Dabei wurde der Gesamtlärm im Umfeld des Flughafens betrachtet. Durch eine Bewertungsmatrix sollen Variantenvergleiche und Belastungssituationen bewertet werden können.

Das LUGV stellt den Vortrag „Bewertung flugbetrieblicher Maßnahmen anhand der Gesamtlärmbelastung“ vor. Diese Präsentation ist auf den Internetseiten der FLK unter

<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669>

veröffentlicht.

Für die Oberste Immissionsschutzbehörde Land Berlin ist diese Betrachtung speziell zur Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow ohne die Berücksichtigung der Berliner Betroffenen einseitig und nicht akzeptabel. Das Bezirksamt Treptow-Köpenick findet es sehr bedauerlich, dass eine Gesamtlärmbelastung

trachtung für das Land Berlin erst für das Jahr 2017 in Aussicht gestellt wird. Es wird daher gefragt, in wie weit es Sinn macht, eine solche Betrachtung anzustellen, ohne die Gesamtlärmbelastung für Berlin vorliegen zu haben. Die Oberste Immissionsschutzbehörde Land Berlin weist darauf hin, dass aufgrund von fehlenden Lärmwerten des Verkehrsträgers Schiene bislang eine Gesamtlärmkartierung nicht erfolgen konnte. Eine Wichtung aufgrund von Herzerkrankungen, Schlafstörungen oder Belästigungen zur Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow kann jedoch nicht nur auf Grundlage von Brandenburger Daten erfolgen.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden führt das BAF aus, dass diese Betrachtungsweise bislang nicht bekannt war, auch aus anderen FLK'en nicht. Grundlage für die Betrachtung des BAF ist das Fluglärmgesetz. Des Weiteren muss das BAF bundeseinheitliche Kriterien zur Festlegung von Flugverfahren zu Grunde legen.

Die Oberste Immissionsschutzbehörde Land Brandenburg erläutert, dass sich der Rahmenplan Teil 2 an die Brandenburger Kommunen richtet, um diese in die Lage zu versetzen, für ihre Aktionsplanungspflicht aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz bestimmte Fragestellungen untersuchen zu können. Im Umfeld des Flughafens gehört dazu auch die Flugroutenfestsetzung bzw. deren Optimierung.

Der Landkreis Teltow-Fläming weist darauf hin, dass die Deutsche Bahn ihre Lärmkartierung im Internet veröffentlicht hat. Die Oberste Immissionsschutzbehörde Land Berlin erklärt, dass bei der letzten Lärmkartierung die Daten der Bahn noch nicht vorlagen, bei der nächsten vorgeschriebenen Lärmkartierung im Jahr 2017 werden diese Daten mit berücksichtigt.

zu TOP 07 Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow

Die DFS führt zu den im Antrag 92-135-2015 gestellten Fragen wie folgt aus:

Sowohl bei der NIROS als auch bei der DES-Berechnung wird mit Korridoren gearbeitet, um darüber Effekte von seitlichem Versatz abzufangen. Dies gestaltet sich beim Kurvenflug schwieriger, da bei der DES-Berechnung die Korridorbreiten im Kurvenflug nicht erweitert werden. Demzufolge kann eine Aussage dazu Seitens der DFS nicht erfolgen. Aus diesem Grund ist eine Validierung nach zwei Flugplanperioden aufgrund der tatsächlich geflogenen Flugprofile vorgesehen. Bei der Notwendigkeit einer Erhöhung der Spurtreue im Kurvenflug wurde bereits im Vorfeld mit dem Mittel der Geschwindigkeitsbegrenzung gearbeitet. Dies wäre auch bei der Nordumfliegung Blankenfelde-Mahlow eine mögliche Maßnahme.

Zu den Steigungsgradienten wird ausgeführt, dass die verschiedenen Fluggesellschaften mit unterschiedlichen Steigungsgradienten operieren. Auch dies kann im Rahmen der Validierung überprüft werden. Jedoch wurde bei der Festlegung bestimmter Flugverfahren Mindesthöhen angegeben wurden, so dass andere Verfahren geflogen werden müssen, wenn dies Höhen nicht erreicht werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass Prognosen – speziell für die Zukunft – immer mit gewissen Unsicherheiten verbunden sind. Zudem ist auch nicht prognostizierbar, welcher Anteil an Flugzeugen z.B. die geforderte Mindesthöhe der Wannseeroute erreicht und welcher Anteil aus diesem Grund auf andere Routen ausweichen muss.

Zur Entwicklung der Bevölkerungsdichten kann die DFS keine Auskunft geben, dazu ist sie der falsche Adressat.

Das BAF ergänzt, dass mit der zuletzt zugrunde gelegte Verkehrsprognose – DES 2023 – die Varianten Geradeausflug oder Nordumfliegung verglichen werden. Eine geringfügige Änderung der Prognose würde sich auf demzufolge auf beide Varianten auswirken.

Die B.A.R.I.G. e.V. erläutert, dass der Steiggradient insgesamt vom Startgewicht abhängig ist. Der Steiggradient im Kurvenflug ist jedoch nicht vom Startgewicht abhängig.

Aufgrund der von der DFS und dem BAF gegebenen Antworten erklärt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg den Antrag 92-135-2015 für erledigt.

Aufgrund eines Gemeinderatsbeschlusses tritt die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow Antrag 92-137-2015 der Gemeinde Großbeeren bei.

Die Gemeinde Schöneiche fragt, ob die im Antrag 92-137-2015 geforderte Einzelfreigabe ab 10.000 ft. nur für dieses Flugverfahren gelten soll oder ob diese Regelung für auch für alle anderen Flugverfahren gelten soll. Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer generellen Freigabe ab 10.000 ft. die Gemeinde Schöneiche direkt überflogen wird, wobei bei Freigabe ab 5.000 ft. vor der Gemeinde abgedreht werden kann. Die Gemeinde Großbeeren stellt klar, dass sich die Einzelfreigabe ab 10.000 ft. nur auf diesen Antrag und damit nur auf dieses Flugverfahren bezieht. Der Antragsteller möchte die DFS dennoch auffordern, generell eine höhere Einzelfreigabe zu prüfen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des Antrages.

Die Oberste Immissionsschutzbehörde Land Berlin plädiert nochmals dafür, so wenig wie möglich von den Grundlagen der Planfeststellung und den daraus ermittelten Schutzgebieten abzuweichen um neue Betroffenheiten zu minimieren. Zudem hat das Gericht aus ihrer Sicht die Bestandsroute nicht ausgeschlossen. Die Berliner Vertreter könnten demnach nur für die Bestandsroute votieren. Sollte jedoch nur über die vier Alternativen abgestimmt werden kämme aus Sicht der Obersten Immissionsschutzbehörde Land Berlin nur die Alternative drei in Betracht.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. weist nochmals darauf hin, dass der Planfeststellungsbeschluss keine Regelungen zum Bestandsschutz enthält. Das BAF legt dar, dass auch durch sie das OVG-Urteil dergestalt interpretiert wird, dass die Bestandsvariante nicht ausgeschlossen ist. Jedoch lässt das Gericht erkennen, dass eine Nordumfliegung in der Nachtzeit als vorzugswürdig angesehen werden könnte. Das BAF bittet um eine Abstimmung, welche auch die Möglichkeit der Bestandsroute beinhaltet.

Aus Sicht der Gemeinde Großbeeren ist jede vorgestellte Alternative zur Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow in der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr günstiger, da dadurch eine Doppelbelastung vermieden wird.

Die Gemeinde Kleinmachnow fragt, wie viele Maschinen in diesem Zeitraum auf dieser Route fliegen werden. Die DFS weist auf die Darstellung des Nachtflugverkehrs der Staatskanzlei Land Brandenburg hin. Es wird jedoch betont, dass diese auf dem DES 2012 beruht. Bei Starts von bis zu 40 Maschinen in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr ist eine Nutzung von beiden Bahnen erforderlich. Insofern zu einem späteren Zeitpunkt weniger Maschinen starten kann durch DROps möglicherweise auch nur eine Bahn genutzt werden. Dies könnte die Südbahn sein, da dadurch weniger Menschen belastet werden. Es käme jedoch in Absprache mit der FLK auch eine alternierende Nutzung in Betracht.

Auf erneute Nachfrage der Gemeinde Kleinmachnow, ob eine Einzelfreigabe ab 10.000 ft. bei weniger Verkehr, z.B. nach 23:00 Uhr, möglich ist erläutert die DFS, dass dies möglich erscheint, solange der Verkehr sicher und flüssig abgewickelt werden kann. Eine Prüfung von DROps ab 23:00 Uhr wurde

durch die DFS bereits zugesagt. In wie weit eine zeitliche Verschiebung dieser Maßnahmen möglich ist lässt sich jedoch erst im Rahmen der Validierung nach zwei Flugplanperioden feststellen.

Die Oberste Landesluftfahrtbehörde Berlin fragt an das BAF gerichtet, ob die dem OVG vorgelegte Lärmberechnung zur Nordumfliegung nicht um die Prognose des mittlerweile neu dazugekommenen Verkehr z.B. von Ryanair ergänzt werden müsste. Dem erwidert das BAF, dass der damaligen Berechnung die Prognose von 2023 zugrunde gelegt war. Damit kann auch noch eine gewisse Verkehrszunahme abgedeckt werden.

Die Gemeinde Schöneiche fragt, ob man die Abstimmung zur Alternative 4 und die Höhe der Einzelfreigabe voneinander trennen kann. Der Antragsteller, die Gemeinde Großbeeren, möchte dies nicht trennen und bleibt bei dem gestellten Antrag.

Der Vorsitzende stellt daraufhin den Antrag 91-137-2015 der Gemeinde Großbeeren zur Abstimmung.

Der Antrag wird mehrheitlich angenommen.

zu TOP 08 Bericht zur Safety Study Parallelabflug RWY 07 („Münchner Modell“)

Die Firma airsight hat zusammen mit einer Arbeitsgruppe der FLK die Möglichkeit einen Parallelabfluges Richtung Osten im Vergleich mit den festgelegten Flugverfahren geprüft. Die Ergebnisse liegen jetzt vor und werden durch die Firma airsight vorgestellt. Diese Präsentation ist auf den Internetseiten der FLK unter

<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669>

veröffentlicht.

Das LUGV fragt, welche Grundlagen zu dem Ergebnis führten, dass keine Verbesserung bei der Fluglärmbelastung erreicht wird (Anzahl der Betroffenen, Belästigungsgrad, Schlafstörungen). Die Firma airsight erläutert, dass 6 Modelle benutzt wurden, in denen Dosis-Wirkungs-Beziehungen betrachtet wurden. Diese werden auch vom UBA verwendet. In den einzelnen Pegelbändern wurden die lebenden Personen ermittelt und diese quantifiziert gegenüber gestellt. Dabei wurde die Belästigung mit dem äquivalenten Dauerschall zu Grunde gelegt.

Die Gemeinde Eichwalde wirft die Frage auf, in wieweit die „Hoffmann-Kurve“ fliegbar ist, bzw. wie die Erwartung der DFS dazu ist. Die DFS erwidert, dass die letzte Kritik an diesem Verfahren von der Vereinigung Cockpit kam. Daraufhin hat die DFS der Vereinigung Cockpit das Design des Verfahrens nochmals erläutert. Dadurch kam auch die Vereinigung Cockpit zu dem Ergebnis, dass die Route fliegbar ist und Zweifel wurden aus dem Weg geräumt. Auf weitere Nachfrage der Gemeinde Eichwalde teilt die DFS mit, dass derzeit mit einer Belegung von 5 bis 7 Flugzeugen am Tag auf dem 15 Grad abknickenden Flugverfahren gerechnet wird.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. sieht in dem Parallelabflug eine Vorratsplanung für den Fall, dass es zu einer dritten SLB kommen sollte und von der Nordbahn dann nicht über Berliner Gebiet geflogen werden soll.

Die Senatskanzlei Berlin fragt, was der Unterschied zwischen Berlin und München ist, da in München ein paralleler Abflug möglich ist. Die Firma airsight weist darauf hin, dass die Münchner Studie nicht vorlag. Der Unterschied besteht in einem anderen Routensystem in München. Die führt zu unterschied-

lichen Gefährdungspotentialen. Aufgegriffen wurde dies in der Aussage, dass durch eine komplette Änderung der Abflugverfahren ein anderes Sicherheitsergebnis erzielt werden könnte.

Die Gemeinde Zeuthen als Mitglied dieser Arbeitsgruppe streicht heraus, dass die gesamte Studie durch einen externen Gutachter einer Qualitätssicherung unterzogen wurde. Sowohl die gesamte Studie als auch die Qualitätssicherung werden der DFS übergeben um bei der Validierung Berücksichtigung zu finden.

Ein Beschlussvorschlag der Arbeitsgruppe wurde vor der Sitzung an die Mitglieder der FLK versendet und ist diesem Protokoll als Anlage 2 beigelegt.

Der Vorsitzende stellt den Beschlussvorschlag Safety Assessment zur Abstimmung.

Der Beschluss wird mehrheitlich angenommen.

Die DFS wird sich mit den Erkenntnissen dieser Studie auseinandersetzen und in der Validierung der Sicherheitsbewertung einbeziehen. Sollten daraus entsprechende Maßnahmen erwachsen werden diese untersucht und umgesetzt. Die FLK wird darüber informiert.

zu TOP 09 Betrieb Südbahn

Die FBB stellt die Seiten 10 und 11 der Präsentation „Nachtflugstatistik ab 02.05.2015“ vor. Diese ist auf den Internetseiten der FLK unter

<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669>

veröffentlicht. Darin sind die An- und Abflüge nach den Einzelnen Zeitscheiben aufgeführt. Es wird darauf hingewiesen, dass in dem Monat Juni 2015 auch die Flüge nach den Champions League Finale enthalten sind.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. wünscht eine Auflistung der Flüge in der Zeit zwischen 22:00 und 23:30 Uhr nach den einzelnen Fluggesellschaften. Dies wird durch die FBB zugesagt.

Die Gemeinde Eichwalde fragt, ob der prozentuale Anteil der Flieger, die in der Zeit zwischen 23:30 und 05:29 Uhr starten oder landen auch bei Vollenbetriebnahme des Flughafens in etwa gleich bleiben wird.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist der Auffassung, dass die Betriebsregelungen des künftigen BER nicht zur Anwendung kommen, da vor kurzer Zeit beobachtet wurde, wie drei Flugzeuge nach 23:30 Uhr gestartet sind. Die LuBB weist darauf hin, dass entsprechend der Genehmigung, im Ergebnis der Rechtsprechung des BVerwG, geflogen wird. Starts nach 23:30 Uhr sind ohne Ausnahmegenehmigung nicht zulässig. Es ist aus der Tabelle auch ersichtlich, dass in diesem Zeitraum nicht geflogen wurde. Ausnahmegenehmigungen wurden außerhalb der Nacht des Champions League Finales nicht erteilt. Die LuBB erläutert zusätzlich, dass in Schönefeld eine Off-Block-Zeit eingeführt wurde. Kann ein Flugzeug bis 23:10 Uhr nicht abdocken erhält es von der DFS keine Freigabe, um eben nicht in die Gefahr zu geraten nach 23:30 Uhr zu starten.

Die Gemeinde Großbeeren bittet die Genehmigungsbehörde nochmals zu prüfen, ob nach 23:30 Uhr Flüge ohne Ausnahmegenehmigung stattgefunden haben. Dies wird durch die LuBB zugesagt, zugleich wird darauf hingewiesen, dass im Internet jedermann alle Flüge live verfolgen kann.

Zum Verfahren führt die LuBB aus, dass alle Ausnahmegenehmigungen spätestens am nächsten Tag dem Fluglärmschutzbeauftragten für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld mit der entsprechenden Begründung vorgelegt werden, damit dieser informiert ist und entsprechend auf Bürgeranfragen reagieren kann. Umgekehrt fragt der Fluglärmschutzbeauftragte für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld selbstständig bei der LuBB nach, wenn entsprechende Hinweise aus der Bevölkerung bei ihm eingehen. Dies wird durch den Fluglärmschutzbeauftragten für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld bestätigt. Im Übrigen sind auch ihm keine Starts nach 23:30 ohne Ausnahmegenehmigung bekannt.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. bittet um eine monatliche Veröffentlichung der Messwerte sowie deren Auswertung. Die FBB weist darauf hin, dass die Messergebnisse auf den Internetseiten der FBB regelmäßig veröffentlicht werden.

Die FBB stellt die „Änderung der Fluglärmbelastung durch Südbahnbetrieb – Messergebnisse der ersten zwei Monate“ vor. Diese Präsentation ist auf den Internetseiten der FLK unter

<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669>

veröffentlicht. Es wird darauf hingewiesen, dass 2015 in den Monaten Mai und Juni überproportional häufig (ca. 80%) Westbetrieb vorherrschte. Dies führt zu höheren Messwerten an den Messstellen, welche im Westbetrieb liegen.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow fragt nach den Maximalschallpegeln an den Messstellen. Die FBB erläutert, dass in den Messberichten auch die Maximalschallpegel in 1 db-Schritten wiedergegeben sind. Diese sind im Internet verfügbar.

zu TOP 10 Sachstandsbericht Schallschutzprogramm / befristete Teilbetriebnahme Südbahn

Die FBB stellt den aktuellen „Sachstandsbericht Schallschutzprogramm BER“ vor. Diese Präsentation ist auf den Internetseiten der FLK unter

<http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/484669>

veröffentlicht. In den vorgestellten Zahlen sind jeweils nur vollständige Umsetzungen der baulichen Schallschutzmaßnahmen enthalten. Werden bewilligte Schallschutzmaßnahmen nur in Teilen oder in einzelnen Gewerken umgesetzt sind diese Zahlen nicht enthalten.

Der Landkreis Dahme-Spreewald fragt nach den Möglichkeiten einer Außendämmung. Die FBB kann keine Aussage treffen, wann eine zertifizierte Möglichkeit einer Außendämmung vorliegen könnte. Derzeit arbeiten verschiedene Hersteller an einer solchen Lösung.

Die LuBB hat eine systematische Vollzugsüberprüfung der Schallschutzberechnungen und –maßnahmen durchgeführt. Bei einer eigenen Bewertung wurden keine Abweichungen festgestellt. In einem weiteren Schritt wurde ein Sachverständigengutachten beauftragt, welchen am 07.07.2015 im Internet veröffentlicht wird. Auch darin wurden keine gravierenden systematischen Fehler festgestellt.

zu TOP 11 Anträge

Der Vorsitzende ruft den Antrag 93-138-2015 auf. Dieser ist fristgemäß bei der Geschäftsstelle eingegangen und den Mitgliedern zur Kenntnis übersandt worden.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow weist auf die „Ergänzenden Erläuterungen“ der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow vom 26.06.2015 hin. Diese wurden den Mitgliedern der FLK ebenfalls zur Kenntnis gegeben.

Der Vorsitzende stellt den Antrag 93-138-2015 zur Abstimmung.

Der Antrag wird mehrheitlich angenommen.

Da die beiden verfristet eingereichten Anträge der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow (zu TOP 05 und TOP 07) im Antragstext identisch, in der Begründung jedoch unterschiedlich sind werden diese durch die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow gegebenenfalls zur nächsten Sitzung neu eingereicht und jetzt nicht behandelt.

zu TOP 12 Verschiedenes

Die DFS hat von dem Juristen der die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow vor dem OVG vertritt einen Terminwunsch erhalten, um sich über DROps zu unterhalten. Dies ist aus Sicht der DFS ungewöhnlich. Die DFS hat sich in der Vergangenheit auf Einladung von politischen Gremien immer gern zu Routen geäußert und diese auch erläutert. Das Gespräch mit dem Juristen, der vor dem OVG gegen das BAF auftritt wird die DFS ablehnen, aber auch in Zukunft weiterhin gern auf Einladungen von Kommunen oder anderen politischen Gremien eingehen.

Auf Nachfrage der Stadt Ludwigsfelde erklärt die FBB, dass es bis zum heutigen Stand zu keiner Verzögerung bei der Sanierung der Nordbahn kommt. Dies wird von der Staatskanzlei und der LuBB bestätigt.

Die Stadt Ludwigsfelde bittet die DFS bei Anflügen aus West-Süd-West entsprechend einem FLK-Beschluss aus dem Jahr 2003 diese über das Autobahndreieck Nuthetal zu führen.

Zum Flug der AN 124 während der ILA 2014 führt die LuBB aus, dass es sich dabei um keinen Vorführflug gehandelt hat. Die Maschine ist im Rahmen der Veranstaltung von der Südbahn in Richtung Osten gestartet, hat bei der Siedlung Eichwalde eine Höhe von ca. 1.000 ft. erreicht und danach bei weiterem Steigflug eine Umkehrkurve geflogen, an deren Ende ca. 2.000 ft erreicht wurden. Der Abflug sollte Richtung Westen erfolgen. Das ILA-Gelände wurde dann in 1.000 ft. überflogen.

Zur rechtlichen Bewertung kann folgendes gesagt werden. In der ILA-Genehmigung ist eine Auflage, das Vorführflüge außerhalb des Flughafengeländes eine Mindestflughöhe von 2.000 ft. einzuhalten haben. Es handelte sich um einen reinen Sichtflug und Verfahren dazu waren für die Südbahn zum damaligen Zeitpunkt nicht in Kraft. Eine Unterschreitung der Mindestflughöhen hat nicht stattgefunden. Auch liegt kein Anhaltspunkt für einen Verstoß vor.

Als Termin für die 94. FLK-Sitzung wird der 16.11.2015 vereinbart.

gez.
Herr Gerhard Steintjes
FLK Vorsitzender

gez.
Herr Torsten Schulze
Geschäftsführung