

Abschlussbericht der Arbeitsgruppe Betriebsregelungen BER

zur 100. Sitzung der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld

Schönefeld, 18. Februar 2019

„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.“

(Abschnitt XI Nr. 10 Genehmigung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, zukünftig Berlin-Brandenburg, vom 27.03.2012)

Bitte der Fluglärmkommission

vom 14.11.2011

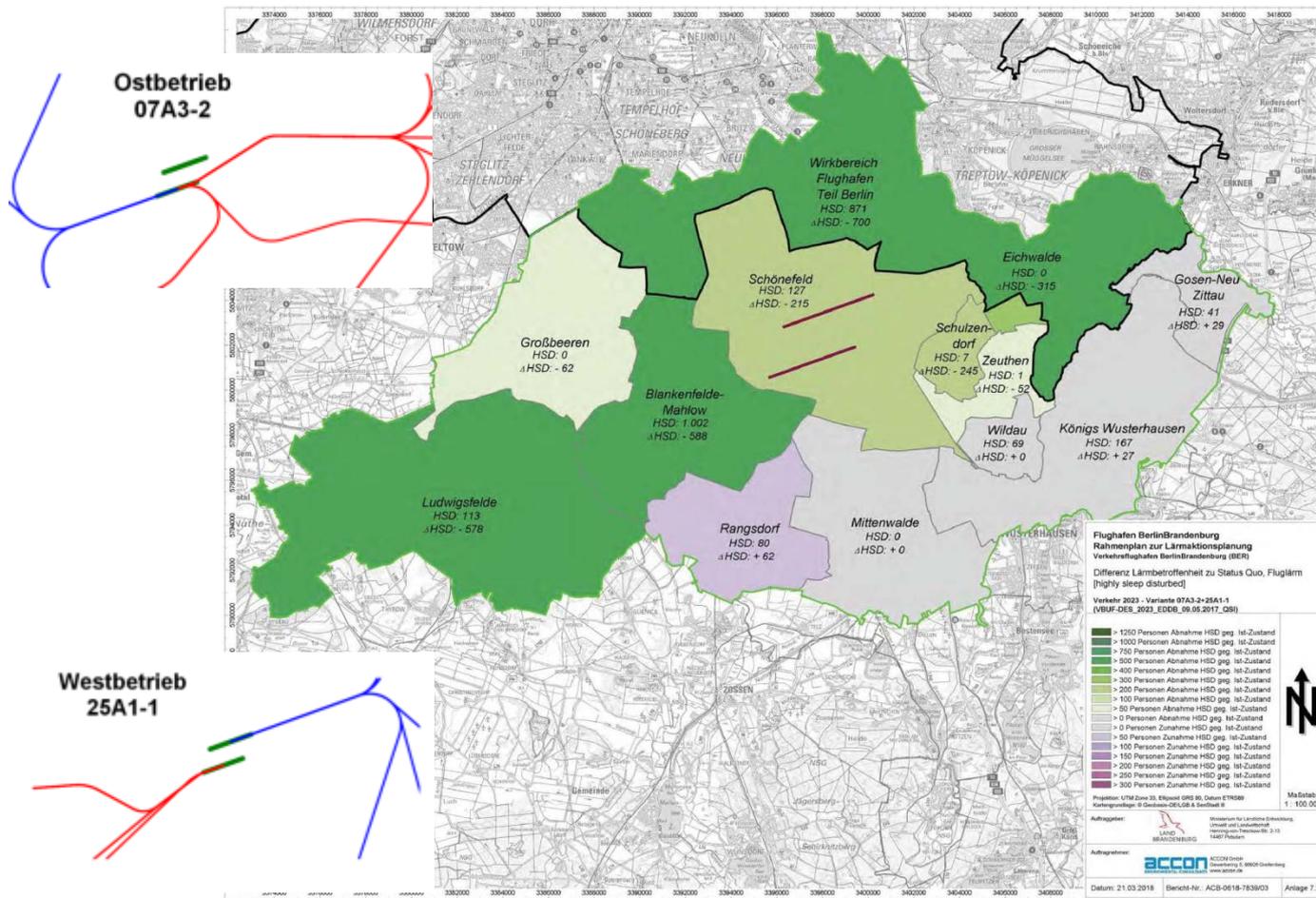
an FBB, LuBB, Airlines und DFS

sich über mögliche Lärm mindernde
Betriebsregelungen für den Flughafen BER zu
verständigen

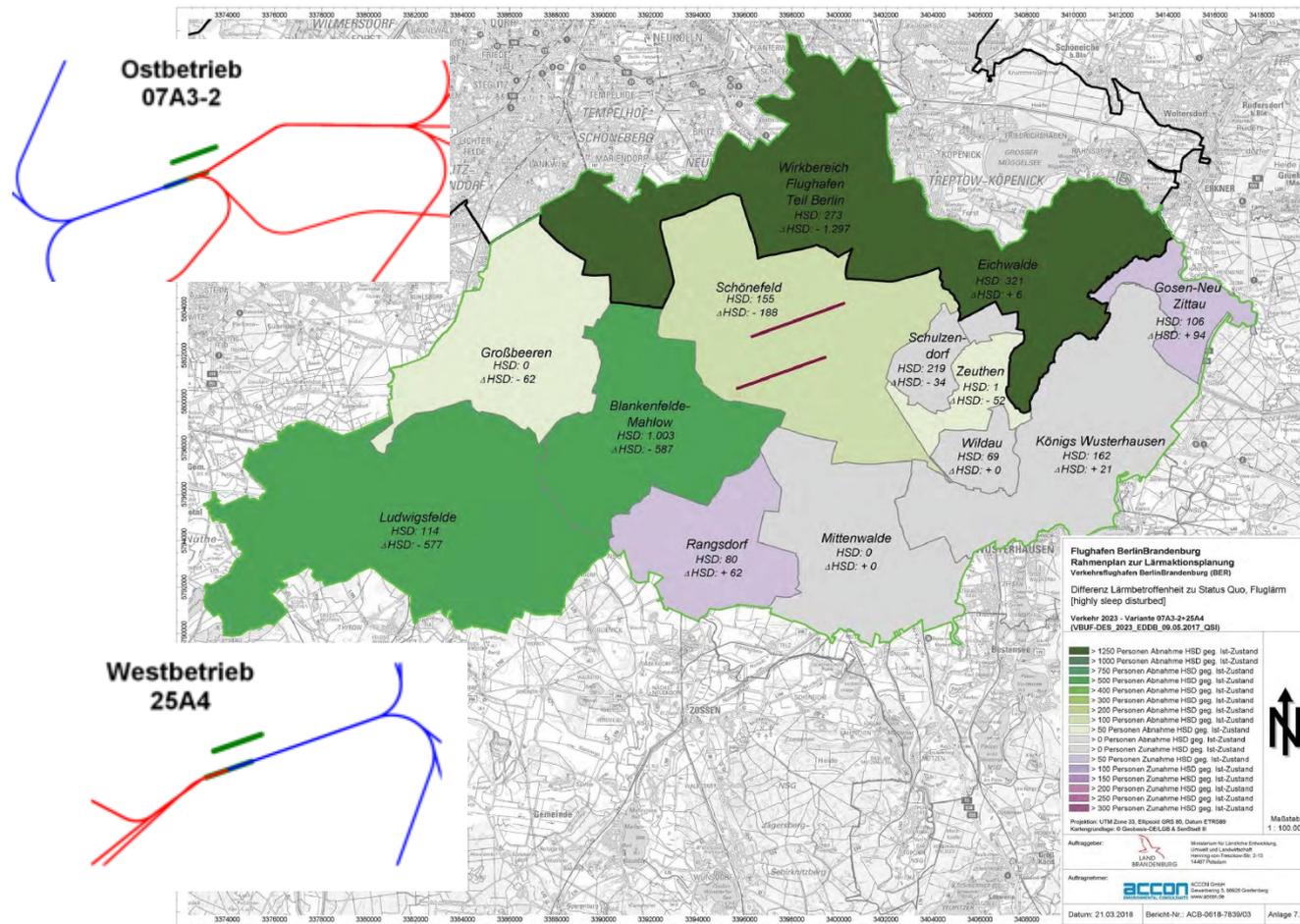
Objektive Rahmenbedingungen

- temporäre Abfertigung von planmäßigem Verkehr in SXF-alt auch nach Eröffnung des BER (Double-Roof-Konzept) → stärkere Anfrage der Nordpiste → für diesen Zeitraum Umsetzung eines DROps-Konzeptes ausgeschlossen
- weitere Erweiterungsmaßnahmen am Pier Nord im Midfield zur Abfertigung von Flügen am Pier Nord → stärkere Anfrage der Nordpiste
- prognostiziertes BER-Aufkommen für 2020: 36,5 Mio. PAX und für 2023: 39,2 Mio. PAX → zur IBN gesteigerte Auslastung des gesamten Systems
- Regelbetrieb muss zunächst reibungslos laufen
- ggf. erforderliches Abflugmonitoring mit Rücksicht auf die von und zu anderen Flughäfen stattfindenden Flugbewegungen im umliegenden Luftraum
- Südbahn im Regelbetrieb vordergründig für größere Maschinen ausgelegt → evtl. Auswirkungen auf die Verteilung der Verkehre am Boden
- Flugverhalten der Piloten/ Flugplanung der Airlines → Auswirkungen auf die Steuerung des Verkehrs

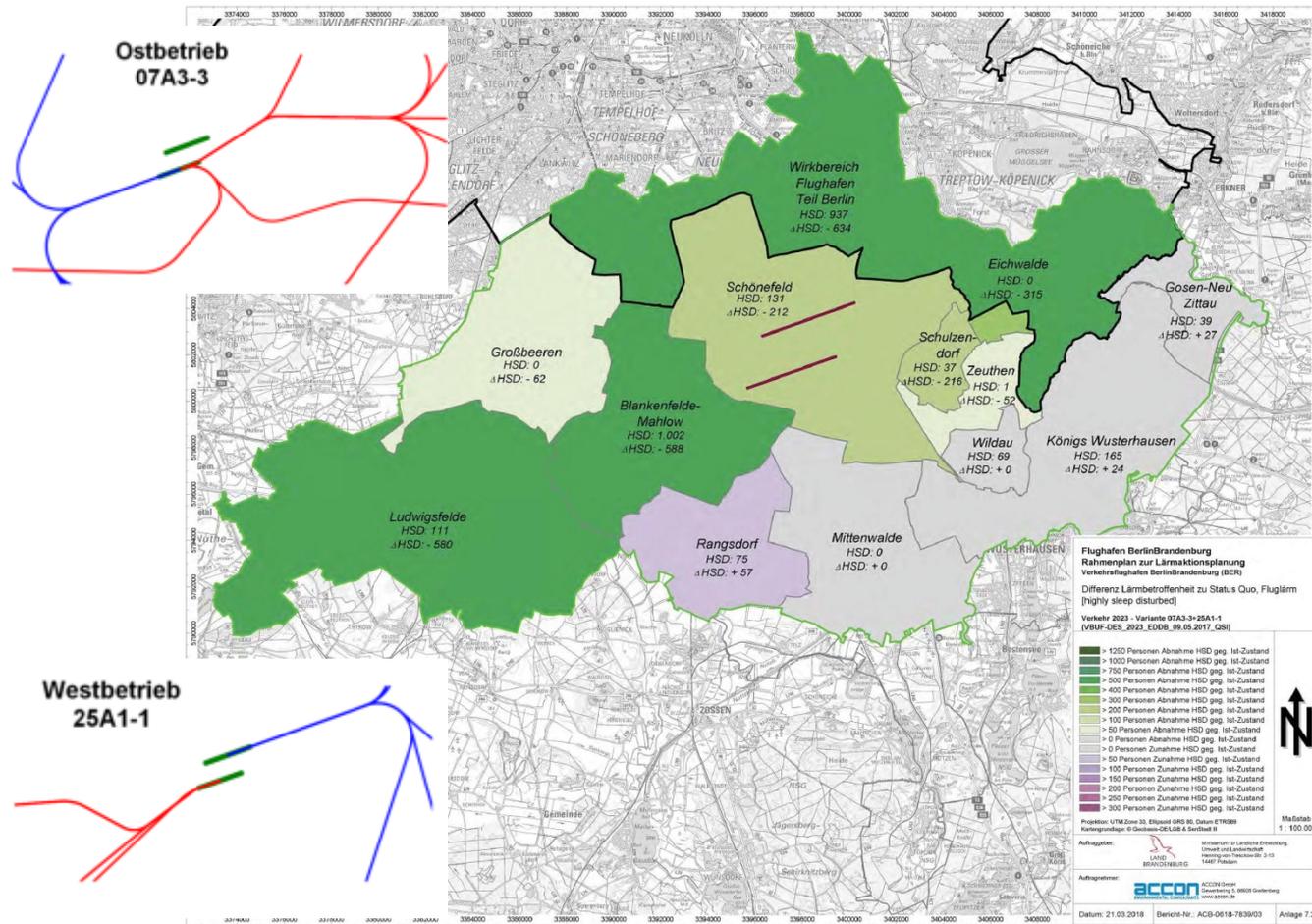
Variante 07A3-2 mit 25A1-1 (Rang 1)



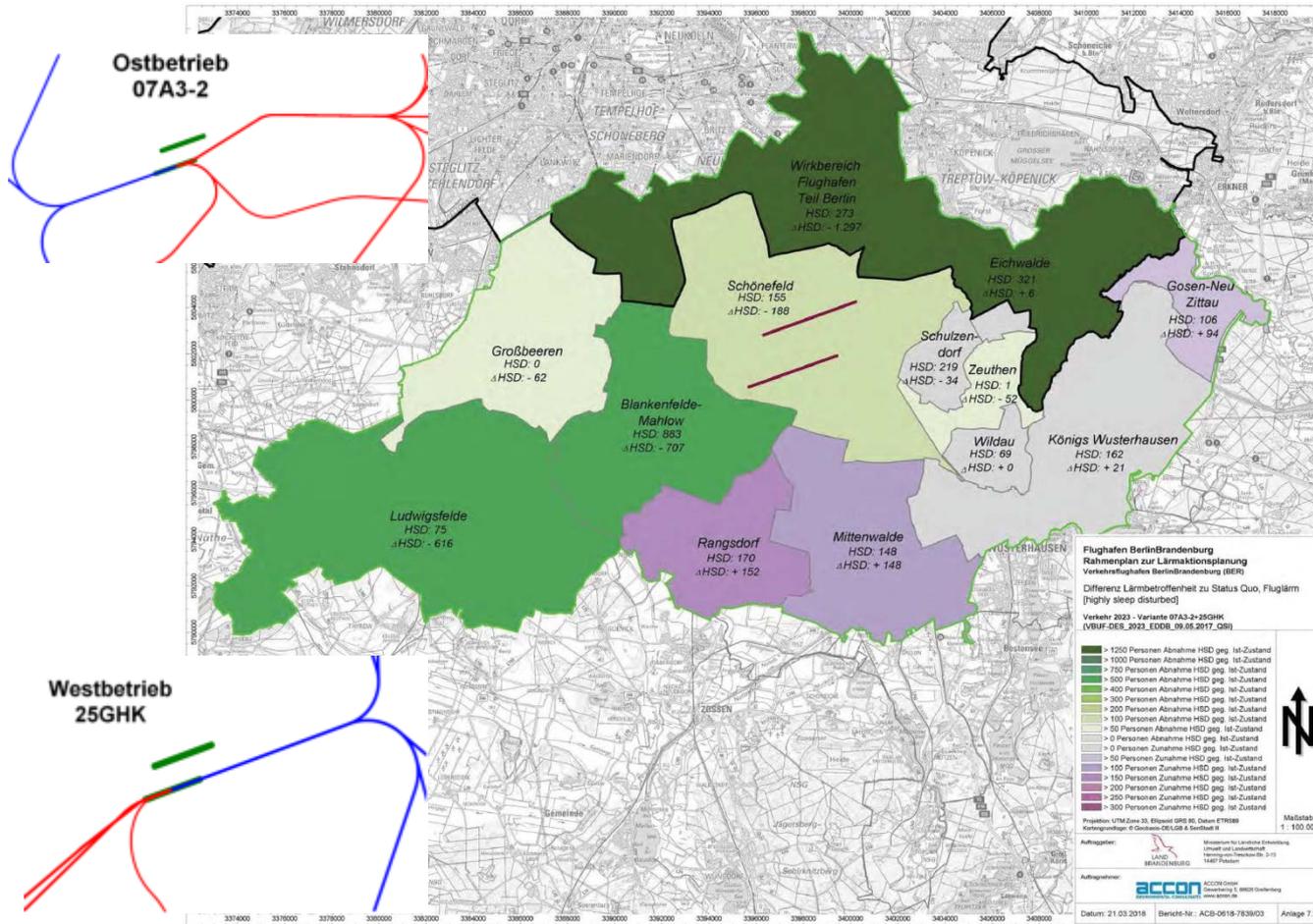
Variante 07A3-2 mit 25A4 (Rang 2)



07A3-3 mit 25A1-1 (Rang 3)



07A3-2 mit 25GHK (Rang 4)



Fazit

- konkrete Verfahren erst auf Basis einer Prüf-, Test- und Beobachtungsphase im ersten Betriebsjahr nach Abschluss der Double-Roof-Phase entscheidbar
- Ergebnisse dieser ersten konkreten einjährigen Betriebsphase praktisch vom Airline- bzw. Flugzeugmix, den rechtlichen und technischen Möglichkeiten der Flugsicherung, den Empfehlungen der Fluglärmkommission, den tatsächlichen Gegebenheiten und Ähnlichem abhängig
- insbesondere durch die dargestellten Rahmenbedingungen und mit steigender Auslastung des vorhandenen Bahnsystems Umsetzung eines DROps-Konzeptes schwieriger gegebenenfalls weitere, zur Lärmminimierung beitragende Verfahren zu suchen
- DROps damit bei aktuellen Kapazitäten in den Randzeiten möglich
- Nettoentlastungen, also eine signifikante Entlastung einer Gruppe oder Region ohne negative Auswirkungen auf andere Gruppen bzw. Regionen scheinen nur schwer umsetzbar