

Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld und Fluglärmschutzkommission Berlin-Tegel

Ergebnisprotokoll

der Gemeinsamen Sitzung der Kommissionen gemäß § 32b Luftverkehrsgesetz (LuftVG) für die Flughäfen Berlin-Schönefeld und Berlin-Tegel am 3. Juli 2018 im Konferenzzentrum des Flughafens Schönefeld

Die Sitzung wird von den Vorsitzenden der beiden Kommissionen geleitet.

Sitzungsbeginn: 10:00 Uhr

Sitzungsende: 13:10 Uhr

An der Sitzung nehmen 42 Mitglieder, 15 ständige Gäste, zwei einmalige Gäste sowie die Geschäftsführungen der Kommissionen teil (siehe Teilnehmerliste, Anlage 1).

TOP 01 Begrüßung der Mitglieder und ständigen Gäste

Die beiden Vorsitzenden und der Vertreter der Geschäftsführung der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) begrüßen die Anwesenden zur Gemeinsamen Sitzung der beiden Kommissionen.

TOP 02 Bestätigung der Tagesordnung

Der Tagesordnung wird auf Vorschlag des Vorsitzenden der Fluglärmschutzkommission (FLSK) TXL ein TOP 09 (Verschiedenes) angefügt. Der Vertreter der Geschäftsführung der FBB schlägt für die TOPs 6 und 7 aufgrund des Umfangs der beiden Themen eine eigene Sitzung vor. Die Tagesordnung wird mit diesen Änderungen bestätigt.

TOP 03 Generelle Beteiligung bei dem Thema Gebührenordnung

Der Beauftragte für Lärmschutz der FBB erläutert anhand einer Präsentation (Anlage 2) die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Entgeltsystematik. Er weist zunächst darauf hin, dass die bisherige hohe Spreizung der Lärmklassen sowie die Nachtzuschläge schon eine merkliche Lenkungswirkung hätten und stellt vorab noch einmal den prinzipiellen Aufbau der Fluglärmmessanlage dar. Referenzmessstellen für die Entgeltkategorien (Lärmklassen) seien für SXF die Messstellen Nr. 18 und 19, die direkt überflogen würden und sich in ausreichender Entfernung zum Flughafen befänden. Man habe an den Referenz-Messstellen ein Jahr lang gemessen und jeweilige Typen-Mittelwerte ermittelt. Aber nicht nur der Flugzeugtyp, sondern auch die Start- und Landeverfahren hätten Einfluss auf die Lärmemissionen.

Wie die Auswertung der Flugbewegungen in SXF (s. Folie 5 und 6) ergeben habe, sei der Anteil der Lärmklasse 4 seit 2014 wieder deutlich angestiegen. Dies liege jedoch nicht am Einsatz anderer Fluggeräte, sondern an der Durchführung neuer Flugverfahren. In TXL sei Ähnliches festzustellen. Die je nach Startverfahren unterschiedlichen Steigprofile eines Airbus A330 führten dort dazu, dass dieses Muster bei einer bestimmten Airline (s. Folie 9) deutlich höhere Maximalpegel habe, die eine Eingruppierung in Lärmklasse 5 anstelle von bisher 4 zur Folge hätten.

Nach dem Einwand der nur minimalen kurzfristigen Lenkungswirkung durch die Verfahrensverzögerung (erforderliche Konsultationen und Mittelung der Messwerte über Airlines, Start und Landung sowie SXF und TXL) sei von der FBB als mögliche Lösung

zunächst eine Differenzierung nach Flughafen, Start und Landung sowie Airline vorgeschlagen worden. Nachteile seien der dafür erforderliche Aufwand und die geringere statistische Sicherheit. Außerdem bleibe das Verfahren mit zwei Jahren Verzögerung immer noch „träge“.

Daher sei in der letzten Konsultationsrunde (September 2017) als bessere (und deutschlandweit neue) Lösung vorgeschlagen worden, auf eine verursachergerechte Einzelabrechnung der Lärmrentgelte umzustellen. Die Lärmklassen und Entgelthöhen sollten dabei beibehalten werden und die Gesamteinnahmen auf gleicher Höhe bleiben. Notwendige technische Anpassungen seien eine Schnittstelle zwischen dem Lärmmesssystem und den Verkehrs-/Abrechnungssystemen, eine automatische Plausibilitätsprüfung der korrelierten Lärmereignisse und neue Referenzmessstellen in größerer Entfernung.

Obwohl alle Airlines Einwendungen gegen das geplante Verfahren erhoben hätten und die FBB daher bei der zweiten Konsultation im November 2017 den Verzicht auf das neue Verfahren der Einzelabrechnung erklärt habe, sei die o.g. Schnittstelle teilweise umgesetzt worden. Man habe inzwischen die Referenzmessstellen in weitere Entfernung verlagert. Derzeit wird ein Software-Update durchgeführt, mit dem eine Plausibilitätsprüfung (automatische Erkennung untypischer Pegelverläufe z.B. durch Baulärm) und zur Prüfung der Störgeräusche ein neuronales Netz eingeführt werden soll.

Hinsichtlich der Zuverlässigkeit der Lärmklassenzuordnung weist der Beauftragte für Lärmschutz der FBB darauf hin, dass die Messstellen DIN-konform seien (letzte Prüfung im Jahre 2017), alle sechs Monate kalibriert und alle zwei Jahre geeicht würden. Die Signalempfindlichkeit werde jede Nacht automatisch mittels Testsignal kontrolliert und die Messwerte würden über Radarspuren und Flugplan korreliert. Verdächtige ungeprüfte Werte würden nicht abgerechnet, sondern dafür der Mittelwert des Vorjahres herangezogen.

Zum Stand der Diskussion ergänzt der Beauftragte für Lärmschutz der FBB, dass zwei Workshops unter dem Namen „Fly Quiet Board“ stattgefunden hätten, in denen kontrovers diskutiert worden, das Thema Lärmschutz aber mehr in den Fokus der Airlines gerückt sei. Außerdem gebe es bilaterale Gespräche mit den Fluggesellschaften. Auf jeden Fall sei geplant, die jeweiligen dB-Werte ab August in den Rechnungen auszuweisen. Vorab seien aber bereits Daten an einzelne Airlines übermittelt worden.

Zum wichtigen Thema Lärminderung an der Quelle weist er darauf hin, dass sich die Lärmemissionen der einzelnen Flugzeugtypen in den letzten 55 Jahren um durchschnittlich etwa 25 dB reduziert hätten. Allein der Unterschied zwischen einem Airbus A 320 und einem Airbus A320neo betrage 4,5 dB. Abschließend berichtet er über ein neues Flugverfahren, das sog. NAPD1-Projekt, das EasyJet in SXF teste. Es entlaste stark belastete Anwohner um bis zu 2,2 dB, führe allerdings zu größerer Belastung in seitlicher Richtung.

In der anschließenden Diskussion begrüßt der Vorsitzende der Fluglärmkommission (FLK) SXF zwar die Vorreiter-Rolle der FBB im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Weiterentwicklung der Entgeltsystematik, kritisiert jedoch, dass der Anteil der Lärmrentgelte an den Gesamtkosten mit nur etwa 15 % zu niedrig sei. Der Beauftragte für Lärmschutz der FBB bestätigt zwar diese Größenordnung, betont jedoch, dass dieser Anteil abhängig von dem eingesetzten Fluggerät und der entsprechenden Lärmklasse durchaus nach oben abweiche.

Der Vorsitzende der FLSK-TXL erkundigt sich nach dem weiteren Vorgehen und danach, ob Wünsche der Airlines berücksichtigt und Klagen erwartet würden. Außerdem fragt er nach einer möglichen Teilnahme von Vertretern der Kommissionen an den erwähnten Workshops. Der Beauftragte für Lärmschutz der FBB verneint Letzteres. Die Airlines wollten unter sich bleiben. Inzwischen gebe es teilweise sogar Einzelgespräche.

Auf entsprechende Nachfrage des Vertreters der Gemeinde Schulzendorf bestätigt der Vertreter der Geschäftsführung der FBB, dass Entgelte auch für nicht-gewerbliche Flüge wie z.B. Regierungsflüge erhoben würden. Außerdem betont er noch einmal die Vorreiter-Rolle der Berliner Flughäfen bei der Neugestaltung der Entgeltsystematik. Der Beauftragte für Lärmschutz der FBB ergänzt abschließend, dass ein weiterer Workshop im Herbst stattfinden und man die beiden Kommissionen natürlich auf dem Laufenden halten werde.

TOP 04 Verspätungsproblematik in TXL und Auswirkungen auf SXF und zukünftig am BER

Der Vorsitzende der Tegeler Kommission weist einleitend darauf hin, dass das Problem der hohen Zahl von Nachtflügen der AirBerlin (AB) nach Insolvenz der Fluggesellschaft zwar nicht mehr bestehe. Andere Airlines, die die dadurch auch tagsüber entstandene Lücke in TXL inzwischen ausgefüllt hätten, hätten zumindest in der Anfangsphase ähnliche Probleme gehabt. Durch die in TXL abgelehnten und daher nach SXF umgeleiteten Nachtflüge hätte dies auch Auswirkungen auf das Umfeld dieses Flughafens.

Der Bereichsleiter Aviation Management der FBB stellt anhand einer Präsentation (s. Anlage 3) die Entwicklung des Flugverkehrs in SXF und TXL dar. In TXL werde (nach erheblichen, durch die Insolvenz der AB bedingten Verlusten im Jahre 2017) für 2018 mit einem Wachstum von 3,6 % bei den Flugbewegungen und sogar 4,3 % bei den Passagierzahlen gerechnet. In SXF würde 2018 sogar ein Plus von 5,3 % bei den Flugbewegungen und 7,5 % bei den Passagierzahlen erwartet.

Die Zahl der Ankünfte zwischen 22:00 und 22:59 Uhr habe sich in TXL seit Anfang des Jahres kontinuierlich gesteigert und im Mai bei über 500 gelegen. Zwischen 23:00 und 23:59 Uhr habe sie sich in den ersten fünf Monaten des Jahres aber etwa auf dem Niveau von 2016 bewegt. Am 2. Juni 2018 seien allerdings zwei verspätete Landungen um 00:07 und um 00:21 Uhr erfolgt. Bei den Abflügen habe das ähnlich ausgesehen. Hier habe es aber drei verfrühte Starts um 05:59 Uhr gegeben. Die FBB habe mit allen drei betroffenen Airlines gesprochen und um Einhaltung der Vorschriften gebeten.

Die bei abgelehnten Nacht-Landungen erforderlichen Ausweichflüge nach SXF seien im Übrigen sowohl für die FBB als auch für die Fluggesellschaften ein Problem. Letzteren fehle das Flugzeug am Morgen in TXL. Daher seien Ferry-Flüge erforderlich, was dann (wegen möglicherweise nicht mehr vorhandener Slots) den Flugplan durcheinander bringe und wiederum zu Verspätungen führe. Insgesamt habe es in den ersten fünf Monaten des laufenden Jahres in der Zeitspanne von 00:00 bis 05:59 Uhr 22 umgeleiteten Flüge gegeben. Im Vorjahr seien es im Vergleichszeitraum wegen der AB-Probleme sogar 40 gewesen.

Ursachen für die Verspätungen seien die Übernahme der AB-Slots durch EasyJet, Eurowings und Laudamotion, die Witterungsbedingungen an den Start-Flughäfen, Streiks der Flugsicherung in Frankreich und fehlende Fluglotsen in Karlsruhe. Dies wird vom Leiter der Tower-Niederlassung Berlin der Deutschen Flugsicherung (DFS) bestätigt. Er weist insbesondere darauf hin, dass der Mangel an Fluglotsen vor allem auf falsche Verkehrsprognosen zurückzuführen sei. Bei der Personalplanung sei von einer Steigerung um 2 % ausgegangen worden. Diese Steigerung sei im Raum Karlsruhe um das Drei- bis Vierfache überstiegen worden, was aktuell schon zu 15.000 Verspätungsminuten geführt habe. Kurzfristig sei kein neues bzw. mehr Personal zu bekommen. Vorübergehende Lösung sei daher, den Verkehr niedriger zu leiten, was den Airlines natürlich nicht gefalle, weil damit ein erhöhter Kerosinverbrauch verbunden sei.

Der Vertreter der Bürgerinitiative (BI) gegen das Luftkreuz kritisiert als Betroffener, dass es auch im Juni einen starken Anstieg der Nachtflüge gegeben habe – insbesondere in der Zeitspanne von 23:00 bis 23:59 Uhr. Probleme bereite insbesondere Laudamotion.

TOP 05 Weiterführung eines Betriebes in TXL oder absehbare reale Schließung?

Der Vertreter der Geschäftsführung der FBB betont einleitend, dass es keinen neuen Sachstand gebe. Der Konsensbeschluss, der Planfeststellungsbeschluss für den BER sowie das diesbezügliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichts seien nach wie vor unverändert gültig. Der Vertreter der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) bestätigt dies und bekräftigt, dass die Rechtslage eindeutig sei: die Schließung sei unumgänglich. Auf die Anwohner TXLs müsse Rücksicht genommen werden. Außerdem sei das Risiko eines erneuten Klageverfahrens zu groß.

Der Vertreter der Geschäftsführung der FBB weist darauf hin, dass das alte Terminal in SXF auch nach Eröffnung des BER vorübergehend weiter benötigt werde („Double Roof-Konzept“). Er sei – nach entsprechender Vorbereitungszeit – gern bereit, die unter TOP 6 und 7 angeführten Themen in einer gesonderten Sitzung im Rahmen einer ausführlichen Präsentation darzustellen. Dies wird vom Vorsitzenden der FLK-SXF begrüßt. Gleichzeitig erkundigt sich dieser nach einer möglichen Planerfordernis sowie der Zeitschiene für die Umsetzung des vorgesehenen Masterplans. Der Vertreter der Geschäftsführung der FBB bekräftigt erneut, dass es hinsichtlich der Eröffnung des BER keine Änderung gegeben habe. Es bleibe bei Herbst 2020. Im Übrigen werde ein Vertreter der FBB in der gesonderten Sitzung auch über den Schallschutz für die Anwohner des Flughafens TXL berichten.

TOP 06 Masterplan oder Doppelbetrieb BER und TXL

und

TOP 07 Double-Roof-Konzept

Diese TOPs werden auf die nächste gemeinsame Sitzung (voraussichtlich nach der Sommerpause) vertagt.

Ein Vertreter der FBB erklärt jedoch vorab, dass es – analog zur Planung 2017 – voraussichtlich einen gestuften Umzug geben werde. In einer Nacht – wie 2012 vorgesehen – sei dies nicht zu schaffen. Zunächst solle die Nordbahn „aufgefüllt“ werden (z:Zt. gebe es dort nur 20 Flugbewegungen pro Stunde). Eine Woche später solle von SXF (alt) zum BER umgezogen, eine weitere Woche später solle die Südbahn eröffnet werden. Dann solle der Umzug von TXL zum BER stattfinden und TXL geschlossen werden.

Auf Nachfrage der Vertreterin der BVF erklärt der Leiter der Tower-Niederlassung Berlin der DFS, dass mit einer drei- bis vierwöchigen Übergangsfrist geplant werde. Danach gebe es dann nur noch die BER-Flugverfahren. Der Vorsitzende der FLK-TXL weist auf die Rechtslage hin: TXL werde erst sechs Monate nach Inbetriebnahme des BER (mit beiden Start- und Landebahnen) geschlossen. Der Vertreter der Geschäftsführung der FBB kündigt in diesem Zusammenhang an, dass rechtzeitig ein Antrag auf Befreiung von der Betriebspflicht für TXL bei der Genehmigungsbehörde eingereicht werde.

Auf eine weitere Nachfrage der Vertreterin der BVF erläutert der Leiter der Tower-Niederlassung Berlin der DFS, dass es wegen des Double-Roof-Konzepts und steigender Passagierzahlen eine neue Abwägung sowie eine Überprüfung der Flugverfahren geben werde. Sollten Änderungen erforderlich werden, sei ein Vorlauf von 13 Monaten (inkl. Lotsentraining) notwendig. Der Vorsitzende der FLK-SXF bittet darum, dies ggf. rechtzeitig in die FLK-SXF einzubringen. Der Vertreter des Bundesaufsichtsamts für Flugsicherung (BAF) weist abschließend darauf hin, dass die Flugrouten festgelegt und gerichtlich überprüft worden seien. Er gehe nicht davon aus, dass die aktuelle Überprüfung zu Änderungen führe.

Der Vorsitzende der Tegeler Kommission erkundigt sich nach eventuellen Klagemöglichkeiten gegen den Antrag bzw. den Bescheid zur Befreiung von der

Betriebspflicht. Der Vertreter der Geschäftsführung der FBB entgegnet, dass es diese Möglichkeit grundsätzlich gebe, er aber nicht davon ausgehe, dass sie ergriffen werde.

Auf erneute Nachfrage des Vorsitzenden der FLSK-TXL betont der Leiter der Tower-Niederlassung Berlin der DFS, dass es auch nach seiner Einschätzung keine Änderung der Flugrouten geben werde. Es werde aber vermutlich eine Vorsortierung der Anflüge geben.

Der Vertreter der Industrie- und Handelskammer zu Berlin erkundigt sich nach den Auswirkungen des Interims-Regierungsterminals auf die Kapazität von SXF und BER. Sowohl der Vertreter der Geschäftsführung als auch der Bereichsleiter Aviation Management der FBB bestätigen, dass es keine diesbezüglichen Auswirkungen geben werde.

Der Vertreter der Gemeinde Ludwigsfelde schlägt vor, die Vorsortierung der Flüge nicht in niedriger Höhe, sondern erst am Boden durchzuführen. Der Vertreter der Gemeinde Mittenwalde ergänzt, dass es sinnvoller sei, An- und Abflüge zu trennen. Die Probleme der FBB sollten nicht auf Kosten Dritter, sondern am Boden gelöst werden.

Der Vorsitzende der Schönefelder Kommission bittet abschließend dringend darum, spätestens im Frühjahr 2019 Signale zu geben, wenn sich an den Flugverfahren etwas ändern sollte.

TOP 08 Ultrafeinstaub-Messungen im Bereich des Verkehrsflughafens Schönefeld

Die zuständige Vertreterin der FBB stellt anhand einer Präsentation (s. Anlage 4) das Thema Ultrafeinstaubmessungen am Flughafen SXF und in dessen Umgebung (Bohnsdorf) vor. Zunächst erläutert sie die Definition des Ultrafeinstaubes (UFP), dessen Abgrenzung zum Feinstaub, seine stoffliche Zusammensetzung und seine Quellen.

Von Feinstaub (PM₁₀) spreche man ab einer Größe von weniger als 10 µm. Dieser würde bereits bis in die Bronchien transportiert. Feinstaubpartikel (PM_{2.5}) hätten eine Größe von etwa 2,5 µm und gelangten bis in die Lungenbläschen. Von Ultrafeinstaub (UFP) sei die Rede bei Partikeln unter 0,1 µm. Diese könnten von der Lunge aus sogar in das Blut aufgenommen werden (s. Folie 4 der Präsentation). Natürliche Quellen der UFP seien z.B. Waldbrände oder Vulkanasche, anthropogene Quellen seien Verbrennungsmotoren, Heizungen und in Innenräumen z.B. auch Toaster und Kerzen. Je kleiner der Durchmesser der Partikel, desto höher sei der Anteil an Ruß und organischer Materie. Je größer der Durchmesser, desto höher sei der Anteil an Bodenstaub, Salz und Wasser.

Stationäre Luftgütemessungen fanden seit 2011 am östlichen Kopf der Nordbahn in SXF statt. Die Standortauswahl sei in Abstimmung mit dem Landesamt für Umwelt (LfU) erfolgt. Berücksichtigt würden dabei die Betriebsrichtungen West (2/3) und Ost (1/3). UFP-Messungen würden seit Oktober 2016 durchgeführt. Seit März 2018 werde in Bohnsdorf die Luftgüte (inkl. der UFP) mobil gemessen. Die Messtechnik sei baugleich in beiden Stationen. Es würden täglich 24 Stunden lang Echtzeit-Messungen wechselweise in einem der beiden folgenden Mess-Modi durchgeführt: Gesamtpartikelanzahl von 5 bis 1049 nm oder größen-differenzierte Partikelanzahl von 10 bis 1094 nm. *(Die jeweiligen UFP-Messprinzipien sind den Folien 16 und 17 zu entnehmen.)*

Da es keine gesetzlichen Standards für UFP-Messverfahren, keine gesetzlichen Grenzwerte und auch keine Richtwerte bzw. Empfehlungen der WHO gebe, sei der Vergleich von Messwerten an unterschiedlichen Standorten derzeit das einzige Kriterium zur Beurteilung der Belastung. Wichtiges Ziel sei in diesem Zusammenhang natürlich die Vergleichbarkeit der Messwerte. Die Qualitätssicherung erfolge durch das Leibniz-Institut für Troposphärenforschung, Abteilung Experimentelle Aerosol- und Wolkenmikrophysik, bei dem

u.a. das Weltkalibrierungszentrum für physikalische Aerosolmessungen (WCCAP) und das Europäische Zentrum für Aerosolkalibrierung (ECAC) angesiedelt ist. *(Das entsprechende Prüfergebnis ist der Folie 21 zu entnehmen.)*

Die ersten Mess-Ergebnisse seien den Folien 23 ff. zu entnehmen. U.a. könne festgestellt werden, dass der Median in SXF mit 9.800 #/ccm (2016/17) bzw. 6.100 #/ccm (2017/18) in der gleichen Größenordnung wie die Ergebnisse in Raunheim und Langen (Umgebung des Flughafens Frankfurt) gemessenen Werten (12.300 bzw. 10.500 #/ccm) liege. *(Bei dem Vergleich der Mediane und Mittelwerte müssen allerdings die unterschiedlichen Größenbereiche beachtet werden und auch die unterschiedlichen Zeiträume. Dieser Vergleich ist also nur eine Orientierung.)* Zum Vergleich: In Reinstluft in den Hochalpen liege die Konzentration bei 1.000 #/ccm, im Stadtzentrum von Peking bei über 1.500.000 #/ccm. Aber auch Zigarettenrauch habe schon eine Konzentration von 50.000 #/ccm, ein in einem Innenraum betriebener Toaster sogar 500.000 #/ccm (s. Folie 25). Wie Folie 27 im Übrigen zeige, sei nachts die Partikel-Konzentration deutlich geringer. Zusammenfassend lasse sich feststellen, dass der Einfluss des Flughafens deutlich erkennbar sei.

Zukünftig solle die Qualitätskontrolle der Messgeräte sowie die Datenvalidierung durch das Leibniz-Institut für Troposphärenforschung halbjährlich erfolgen, die Messmethode optimiert werden und Messungen außerhalb des Flughafens (Bohnsdorf) fortgeführt werden. Darüber hinaus würden auch ergänzende Ruß-Messungen vorgenommen und der Einfluss meteorologischer Parameter (Wind, Feuchte, Strahlung) berücksichtigt. Die Veröffentlichung der Daten erfolgte im Luftgütebericht 2017 der FBB, auf der Homepage des Leibniz-Instituts für Troposphärenforschung sowie zukünftig auch auf der Homepage des LfU.

Auf Nachfrage des Vorsitzenden der FLK-SXF berichtet der Vertreter des Umweltministeriums Brandenburg, dass es noch keine rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Ultrafeinstaubbelastung gebe. Es werde aber in den nächsten Monaten eine Messkonzeption erarbeitet und würden eigene Messungen in Abstimmung mit der FBB stattfinden.

Der Vertreter des Bezirks Spandau von Berlin erkundigt sich nach den toxikologischen Eigenschaften und Wirkungen des Ultrafeinstaubes. Die Vertreterin der FBB verweist insofern auf entsprechende Forschungen von Toxikologen.

Auf entsprechende Nachfrage des Vorsitzenden der FLSK-TXL erläutert der Beauftragte für Lärmschutz der FBB, dass es keine Unterschiede zwischen Lande- und Startbetrieb gebe. Einfluss habe eher die Windrichtung. Auf die weitere Nachfrage, ob mobile Messungen in TXL geplant seien, entgegnet die zuständige Vertreterin der FBB, dass man sich auf Bohnsdorf konzentriere.

Die Vertreterin der BVF hält einen Aufruf an die Politik für erforderlich, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Der Vorsitzende der Schönefelder Kommission ergänzt, dass es wichtig sei, dass endlich Richt- bzw. Grenzwerte erarbeitet und festgelegt würden.

TOP 09 Verschiedenes

Der **Termin für die nächste Gemeinsame Sitzung der beiden Kommissionen**, auf der von der Geschäftsführung der FBB über den Masterplan und das Double-Roof-Konzept berichtet werden soll, wird auf Mittwoch, den 26. September 2018 festgelegt. *(Die Sitzung musste aus Termingründen inzwischen auf Dienstag, den 11. Dezember 2018 verschoben werden.)*

Die **nächste Sitzung der Schönefelder Kommission** soll voraussichtlich in der 42. KW stattfinden.

Auf Nachfrage des Vertreters von Ludwigsfelde bestätigt der Vorsitzende der FLK-SXF, dass die Erörterung zu TOP 7 nicht die ggf. erforderlichen Beschlüsse der Kommission ersetze.

Der Vertreter der BVF weist auf eine von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) für den 12. September 2018 geplante **politische Aktion vor dem Reichstag im Zusammenhang mit der Anhörung im Bundestag zur Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen beim Fluglärmschutz** hin. An der Aktion sollten sich möglichst viele kommunale Vertreter mit entsprechenden Schildern beteiligen.

Der Vertreter der Gemeinde Mittenwalde erkundigt sich nach weiteren **Möglichkeiten, die DFS-Einrichtungen in Bremen zu besichtigen**. Der Vorsitzende der FLK-SXF bittet, entsprechende Meldungen bis Ende Juli über die jeweiligen Geschäftsstellen zu leiten.

Die beiden Vorsitzenden schließen die gemeinsame Sitzung.

gez.
Carl Ahlgrimm
Vorsitzender FLK Berlin-Schönefeld

Herr Torsten Schulze
Geschäftsführung FLK Berlin-Schönefeld

gez.
Herr Rainer Teschner-Steinhardt
Vorsitzender FLSK Berlin-Tegel

Frau Sabine-Gabriele Busche
Geschäftsführung FLSK Berlin-Tegel