



Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung; Robert-Bosch-Str. 28, D-63225 Langen

An die
Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Referat 44 Luftfahrt
Henning-von Tresckow-Straße 2-8

14467 Potsdam

Christine Dinnes

HAUSANSCHRIFT
Robert-Bosch-Straße 28
D-63225 Langen
TEL +49 (0) 6103 8043 - 0
FAX +49 (0) 6103 8043 - 44400

LFR@baf.bund.de
Christine.Dinnes@baf.bund.de
www.baf.bund.de

Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht

LFR/1.4.10/0001-002/20

Langen, 17.02.2020

Seite 1 von 4

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Anbetracht der am 31.10.2020 geplanten Eröffnung des Verkehrsflughafens BER-Berlin-Brandenburg hat sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) in den letzten Monaten nochmals eingehend mit den Abflugverfahren von der Nordpiste in Betriebsrichtung 25 in der Nacht befasst, die ja bereits in den Jahren 2012 - 2015 Gegenstand intensiver Diskussionen in der Fluglärmkommission waren und bekanntlich auch das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg sowie das Bundesverwaltungsgericht beschäftigt hatten.

Die Fluglärmkommission hatte sich in der 93. Sitzung am 06. Juli 2015 zuletzt (unter Einhaltung bestimmter Voraussetzungen) für die Alternative 4 der Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow ausgesprochen. Nach erneuter Sichtung aller aktuell vorliegenden Sachgrundlagen, Belange und Argumente, die für und gegen eine Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow (Variante 4) im direkten Vergleich zu der Bestandsroute, also einem Geradeausabflug sprechen, und nach Einholung einer aktualisierten, diesem Schreiben als **Anlage** beigefügten NIROS-Berechnung bei der DFS Deutsche Flugsicherung am 18.11.2019 ist das BAF derzeit der Auffassung, dass sich auch in der Nacht der Geradeausabflug gegenüber einer Nordumfliegung von Blankenfelde-Mahlow erneut als vorzuzugswürdig darstellt.

Dies ergibt sich im Wesentlichen aus den nachfolgenden Gründen:

1. Zunächst scheinen wegen der gesetzlichen Verpflichtung aus § 29b Absatz 2 Luftverkehrsgesetz, auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken, insbesondere die DES-Berechnungen -die Aktuellste davon vom 22.08.2013- deutlich



Seite 2 von 4

für die Festlegung einer Nordumfliegung zu sprechen. Aus diesen, im Wesentlichen nach den Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes erstellten Berechnungen ergibt sich die (rechnerische) Entlastung einer erheblichen Anzahl von Betroffenen im Bereich des unzumutbaren Fluglärms. Das DES vom 22.08.2013 zeigt im Vergleich der von der DFS und der FLK bevorzugten Variante 4 der Nordumfliegung zur Bestandsroute (Geradeausabflug) eine Entlastung von 2.873 Personen in den Pegelbändern 50-60 dB(A) in der Nacht (im Ergebnis bestätigt durch NIROS-Berechnung vom 18.11.2019). Im Bereich des NAT-Kriteriums, dessen Kontur im Wesentlichen die umhüllende Kontur und damit die Ausmaße der Nachtschutzzone bestimmt, kann den Berechnungen zufolge die Zahl der in der Nacht unzumutbar Betroffenen um 1.549 von 29.309 auf 27.760 gesenkt werden.

2. Dennoch ist zu bedenken, dass sowohl der Geradeausabflug als auch die Nordumfliegung mit unzumutbaren Lärmauswirkungen für die Bevölkerung verbunden sein werden. Eine Gestaltung der Abflugverfahren ohne unzumutbar Betroffene ist nicht möglich. Es spricht daher trotz der unter 1. genannten Umstände zunächst einmal nichts dagegen, auch hier von einem Verteilungsfall im Sinne der einschlägigen, mittlerweile gefestigten Rechtsprechung auszugehen.
3. Obgleich die neue NIROS-Berechnung vom 18.11.2019 (**vgl. Anlage**) die im letzten DES ermittelte deutliche Entlastung der Betroffenen im höheren Pegelband (55-60 dB(A)) für die Vorzugsvariante 4 der Nordumfliegung im Ergebnis bestätigt (1.200 Personen), ergibt sich hieraus auch
 - eine höhere Zahl an Betroffenen in den Pegelbändern 45-55 dB(A) bei der Vorzugsvariante 4 (9.300 Personen mehr) im Vergleich zum Geradeausabflug;
 - eine höhere Gesamtzahl an Betroffenen bei der Vorzugsvariante 4 (8.100 Personen mehr) im Vergleich zum Geradeausabflug;
 - ein schlechterer Gütewert bei der Vorzugsvariante 4 (1.44) als beim Geradeausabflug (1.12).
4. Das DES vom 22.08.2013 zeigt ferner eine deutliche Ausbuchtung der Lärmkonturen Nacht bei 50 dB(A) nebst NAT-Kriterium entlang der Nordumfliegungsrouten. Dementsprechend käme es in diesem Falle insgesamt zu einer Neubelastung mit unzumutbarem Fluglärm in der Nacht für Betroffene in einem Gebiet, das bisher tatsächlich und nach den Annahmen der Planfeststellung fast gar nicht von Fluglärm betroffen war.



Seite 3 von 4

5. Auch wenn die DES-Berechnungen nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden sollen, erscheint es im vorliegenden Fall zweifelhaft, ob bzw. inwiefern sich die Berechnungen im laufenden Flugbetrieb tatsächlich bestätigen werden. Schon aufgrund der anspruchsvollen Streckenführung ist eine Streuung auf der Nordumfliegung grundsätzlich nicht vermeidbar. Der Flugweg der Vorzugsvariante 4 führt ferner über eine im Hinblick auf die direkt darunterliegende Besiedlung gänzlich optimierte Strecke. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die direkt überflogenen Siedlungslücken, zB. zwischen Lichtenrade und Mahlow, relativ klein sind und dichter besiedelte Gebiete sehr nahe liegen, so dass diese durch die Luftfahrzeuge im Falle der –auch von der DFS erwarteten– Streuung durch die Luftfahrzeuge schnell erreicht sind. Auch führt die Nordumfliegung den Flugverkehr insgesamt näher an große, dicht besiedelte Gebiete von Berlin heran, weshalb auch deshalb eine höhere Zahl an Fluglärmbeeinträchtigten zu erwarten ist, als die Berechnungen derzeit nahe legen. Insgesamt ist aufgrund der erwarteten Streuung und der erheblichen Nähe zu dichtbesiedelten Gebieten mit deutlich mehr Fluglärmbeeinträchtigten zu rechnen, als in den vorliegenden Berechnungen ausgewiesen. Die tatsächliche Anzahl der Betroffenen ist allerdings vor Aufnahme des Flugbetriebs nahezu unmöglich zu ermitteln.
6. In einigen der an der Nordumfliegungsstrecke liegenden dicht besiedelten Gebiete, in denen aufgrund der Streuung eine erhöhte Anzahl an Fluglärmbeeinträchtigten zu erwarten ist, wäre der Bereich des unzumutbaren Fluglärms bereits verlassen. Dementsprechend gäbe es dort auch keinen passiven Schallschutz nach dem FluglärmG. Dies betrifft zB. Teltow/Stahnsdorf.
7. Soweit eine Doppelbelastung der Betroffenen in Blankenfelde-Mahlow durch An- und Abflüge vermieden werden soll, wirkt sich die Entlastung durch eine etwaige Nordumfliegung aufgrund der existierenden Nachtflugbeschränkungen nur in den Stunden von 22:00 bis 23:30 Uhr und von 5:30 bis 6:00 Uhr aus. Darüber hinaus würden die durch die Nordumfliegung Entlasteten auch deshalb nur teilweise entlastet, da weiterhin Westabflüge von der Südbahn stattfinden, auch wenn diese hinsichtlich der Fluglärmwirkungen insgesamt und insbesondere für Blankenfelde-Mahlow Nord günstiger sind als die Nordbahnabflüge. Die Belastung im Hinblick auf die Anflüge auf die Nordbahn bei Betriebsrichtung 07 bleibt demgegenüber im Falle der Festlegung der Nordumfliegung vollumfänglich bestehen. Bei einem Geradeausabflug könnten dagegen aber Mahlow Nord und Lichtenrade auch weiterhin nahezu frei von Fluglärm gehalten werden.
8. Der Geradeausabflug ist grundsätzlich für alle Luftfahrzeuge, auch konventionell fliegebar, da kein erhöhter Steiggradient wie



Seite 4 von 4

bei der Nordumfliegung (8%) vorgesehen ist. Im Falle der Festlegung der Nordumfliegung wären Verlagerungen von Verkehren auf die Südbahn und/oder die Festsetzung eines zusätzlichen Geradeausabflugs auf der Nordbahn erforderlich, um denjenigen Verkehr abzuwickeln, der die anspruchsvollen technischen Voraussetzungen der Nordumfliegung nicht erfüllen kann (laut DFS derzeit bis zu 10 % der Luftfahrzeuge). Auch aufgrund dieser teilweise erforderlichen Verkehrsverlagerung wäre das Zentrum von Mahlow durch die Nordumfliegung nur in beschränktem, nicht abschließend vorhersagbarem Umfang entlastet.

9. Die Streckenführung der Nordumfliegung ist wegen der Kurvenwechsel insgesamt sehr anspruchsvoll. Auch wenn diesbezüglich von Seiten der DFS zuletzt keine ausdrücklichen Einwände mehr geltend gemacht wurden, zeigt die Erfahrung, dass sich eine Erhöhung der Komplexität, sei es des einzelnen Abflugverfahrens oder des gesamten Flugverfahrenssystems, immer zu Lasten der Sicherheitsmarge und damit im Ernstfall zu Lasten der Sicherheit selbst auswirkt.

Nach alledem sind wir zu der Auffassung gelangt, dass eine erneute Festlegung des Geradeausabflugs über Blankenfelde-Mahlow gegenüber einer Nordumfliegung auch in der Nacht zu bevorzugen ist.

Wir bitten daher um eine erneute Beratung der Fluglärnkommision gem. § 32b LuftVG zu dieser Thematik, die im Hinblick auf den bis zur Eröffnung des BER zur Verfügung stehenden Zeitrahmen schon in der anstehenden 102. Sitzung am 09. März 2020 erfolgen müsste. An der FLK-Sitzung werden sowohl ich, als auch Herr Wolfgang Ruths, Leiter des Referats LFR beim BAF, teilnehmen. Wir gehen davon aus, dass der Fluglärnkommision alle hier genannten, relevanten Dokumente vorliegen. Sollte dies nicht der Fall sein, bitten wir um kurzfristige Mitteilung, damit diese übersandt werden können.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass beabsichtigt ist, nach Beratung durch die FLK auch das Umweltbundesamt (UBA) zur Herstellung des Benehmens zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


Christine Dinnes