

Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 4
Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Mitwirkung: 21.06.2024 bis 11.09.2024 (Eichwalde bis 18.11.2024)

Beiträge:	Blankenfelde-Mahlow	20
	Großbeeren	8
	Schönefeld	3
	Eichwalde	39
	Schulzendorf	67
	(Rangsdorf)	14
	<u>(Königs Wusterhausen)</u>	<u>4</u>
	Summe	155

Themen:	M1	Beschränkung des Nachtflugverkehrs	(46)
	M2	Fluglärmbelastung 2030	(3)
	M3	Lärmindernde Abflugverfahren	(43)
	M4	Lärmindernde Anflugverfahren	(7)
	M5	Lärmschutzgerechte Verbesserung des gesetzlichen Regelungsrahmens	(14)
	M6	Bahnnutzungsverteilung	(5)
	M7	Optimierung einzelner Abflugverfahren	(5)
	M8	Optimierung einzelner Anflugverfahren	(4)
	M9	Baulicher Schallschutz	(5)
	M10	Allgemeine Maßnahmen	(23)

Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm), Teil 4
Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Nr.		Bezeichnung	Gemeinde (Anzahl der Nennungen)	Kurzbeschreibung	Inhaltliche Bewertung	Abwägung
M 1		Beschränkung des Nachtflugverkehrs				
	M 1.1	striktes Nachtflugverbot von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr	Rangsdorf (2) Eichwalde (7) Großbeeren (1) Schulzendorf (9) Königs Wusterhausen (1) Blankenfelde-Mahlow (2)	Forderung nach Umsetzung des Volksbegehrens „Für eine Änderung des § 19 Absatz 11 des Landesentwicklungsprogrammes zur Durchsetzung eines landesplanerischen Nachtflugverbotes am Flughafen Berlin Brandenburg International (BER)!“ aus dem Jahr 2013 Forderung nach Initiativen und Einflussnahmen durch die Gemeinden, Behörden und die Fluglärmkommission auf entsprechende politische Entscheidungen.	Ein Wegfall sämtlicher Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr würde das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch fluglärmbedingte Schlafstörungen ausschließen, eine Verminderung der nächtlichen Flugbewegungen, insbesondere zwischen 5 Uhr und 6 Uhr das Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen durch Schlafstörungen vermindern. Gleiches gilt für lärmmindernde Betriebsregelungen für den Nachtzeitraum. Ein vollständiges oder teilweise erweitertes Nachtflugverbot ist eine effektive Maßnahme des aktiven Fluglärmschutzes.	Unterstützung weiterer Aktivitäten auf der Grundlage des Argumentationspapiers der Staatskanzlei zu den Möglichkeiten für „eine zusätzliche Stunde Nachtruhe in den frühen Morgenstunden am BER“ (Juni 2019) und des Abschlussberichtes der „Arbeitsgruppe Betriebsregelungen für den Flughafen Berlin Brandenburg“ der Staatskanzlei (15.01.2019) sowie Prüfung weiterer Maßnahmen im Sinne des Volksbegehrens. Ggf. Aufgreifen in den Beratungen der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg, Einbringen in politische Entscheidungsprozesse
	M 1.2	Ausweitung des (Nach)Flugverbots auf 20 Uhr bis 8 Uhr	Schulzendorf (2)	Flugverbot von 20 Uhr bis 8 Uhr, solange ein ausreichender Schallschutz für die Bürger nicht umgesetzt ist.	Der derzeit bestehende rechtliche Rahmen steht einer weitergehenden Einschränkung des Flugbetriebes entgegen.	Kenntnisnahme des Vorschlages. Berücksichtigung im Sinne der Maßnahme M 1.1
	M 1.3	Gewährleistung der Abnahme des Flugverkehrs in der ersten Nachtstunde zwischen 22 Uhr und 23 Uhr und danach	Eichwalde (7) Schulzendorf (8) Blankenfelde-Mahlow (3)	Gemäß der Auflage A II 5.1.1 Nummer 10 des Planfeststellungsbeschlusses sind „die nächtlichen An- und Abflüge mit Flugzeugen ... 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 geringstmögliche Belastung für Flughafenanwohner ergibt“.	Durch An- und Abflüge gleichermaßen belastete Bereiche führen zu Doppelbelastungen Betroffener durch nächtlicher Fluglärm. Die Optimierung der nächtlichen Bahnnutzungsverteilung, die Umsetzung von Betriebsregelungen für den nächtlichen Flugbetrieb, die Abnahme der Flugbewegungen nach 22 Uhr sowie die Verlagerung von Flugbewegungen in die Tagzeit können nächtliche Fluglärmbelastungen verringern.	Aufgreifen in der weiteren Lärmaktionsplanung, Übermittlung an die LuBB und ggf. Aufgreifen in den Beratungen der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.

	M 1.4	Lärmpausen	Blankenfelde-Mahlow (2)	Freiwillige Umsetzung von Lärmpausen bei der Abwicklung des nächtlichen Flugbetriebes.	Lärmpausen lassen sich durch entsprechende Betriebskonzepte zur Nutzung der einzelnen Start- und Landebahnen oder durch eine zeitlich alternierende Nutzung einzelner Start- und Landebahnen umsetzen. Eine wirkungsbezogene Bewertungsmethodik für Lärmpausen bei insgesamt gleichbleibender Flugbewegungszahl existiert bislang nicht. Lärmpausen wurden daher im Rahmen der Lärmaktionsplanung BER nicht untersucht.	Ggf. Aufgreifen zur grundsätzlichen Beratung in der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg
	M 1.5	Begrenzung der Flugbewegungen in der Nachtstunde 5 Uhr bis 6 Uhr	Großbeeren (1)	Es wurde eine Zunahme der Flugbewegungen in der Nachtstunde von 5 Uhr bis 6 Uhr beobachtet. Diese sollen reduziert werden.	Ein Ausschluss oder eine Verminderung von Flugbewegungen in der letzten Nachtstunde kann Schlafstörungen in dieser besonders empfindlichen Stunde vermeiden bzw. vermindern.	Mitberücksichtigen im Rahmen der Maßnahme M 1.1
	M 1.6	Begrenzung der Flugbewegungen nach 23 Uhr	Großbeeren (1)	Es wurde eine Zunahme der Flugbewegungen nach 23 Uhr beobachtet. Diese sollen reduziert werden	Der Ausschluss oder eine Verminderung von Flugbewegungen in der Nacht kann Schlafstörungen vermeiden bzw. vermindern.	Mitberücksichtigen im Rahmen der Maßnahme M 1.1
M 2		Fluglärmbelastung 2030				
	M 2.1	Die Prognose muss die tatsächlich zu erwartende Entwicklung abbilden, die Zunahme des Flugverkehrs – auch des Nachtflugverkehrs	Rangsdorf (1) Großbeeren (2)	Die prognostische Darstellung der Fluglärmbelastung 2030 im Umfeld des Flughafens BER muss auf realistischen Prognosen zur Entwicklung des Flugbetriebes basieren. Es wird eine Zunahme von Überflügen beobachtet.	Die Darstellung der prognostischen Lärmbelastung im Umfeld des Flughafens BER im Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung basiert auf einer Interimsprognose auf Grundlage der vorhandenen Datenlage. Im Rahmen der Überprüfung und Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen BER gemäß dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm ist eine valide 10-Jahres-Prognose 2035 bei der Flughafengesellschaft angefordert. Diese liegt bislang nicht vor. Die Rechtmäßigkeit einzelner Flugbewegungen kann im Rahmen einer Lärmaktionsplanung nicht überprüft werden.	Eine Überarbeitung der Prognoselärmkarten durch das MLEUV erfolgt im Zusammenhang mit der Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sobald eine aktuelle 10-Jahres-Prognose durch die Flughafengesellschaft vorliegt und das Vorgehen mit der LuBB abgestimmt wurde.

M 3	Lärmindernde Abflugverfahren					
M 3.1	Vermeiden von Intersection TakeOffs (Ausnutzen der gesamten Startbahnlänge)	Rangsdorf (2) Eichwalde (6) Großbeeren (1) Schulzendorf (10) Blankenfelde-Mahlow (3)	Ein Verzicht auf Intersection TakeOffs ermöglicht ein früheres Abheben und das Erreichen größerer Überflughöhen in unmittelbarer Nähe der Startbahn. Das Lärminderungspotential eines Verzichts soll ausgenutzt werden.	Der Verzicht auf Intersection TakeOffs führt in vielen Konstellationen und Gebieten zu einer Verminderung der Fluglärmbelastung im Mittel um 1 bis 2 dB, im Bereich der Flugstrecke D06R-1Q im Mittel bis 4 dB. In Bezug auf die Maximalpegel einzelner Überflüge kann die Minderung noch höher ausfallen. In einzelnen Bereichen ist auch eine Erhöhung der Fluglärmbelastung möglich. Die Effekte sollten auf Basis eines aktuellen Prognose-DES 2035 in Abhängigkeit von der konkreten Siedlungsstruktur ermittelt und abgewogen werden. Belastungen durch unzumutbaren Fluglärm sind besonders zu berücksichtigen.	Aufgreifen in der weiteren Lärmaktionsplanung und weiterhin Beratung in der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.	
M 3.2	Konsequente Nutzung des Abflugverfahrens D06R-1Q (Hoffmannkurve)	Eichwalde (6) Schulzendorf (7)	<p>Das Abflugverfahren D06R-1Q (Hoffmann-Kurve) vermeidet den direkten Überflug dicht besiedelter Bereiche in Eichwalde, Schulzendorf und Zeuthen. Das Abflugverfahren kann jedoch nicht durch alle Luftfahrzeuge genutzt werden.</p> <p>Durch Vorgaben und Kontrollen ist nachzuweisen, dass das Abflugverfahren D06R-1Z nur durch solche Luftfahrzeuge genutzt wird, die nachweislich die Voraussetzungen für das Abflugverfahren D06R-1Q nicht erfüllen.</p> <p>Intersection Takeoffs dürfen nicht zur Nicht-Nutzung des Abflugverfahrens D06R-1Q führen, hier insbesondere durch die Fluggesellschaft EasyJet. Sollte nur das Abflugverfahren D06R-1Z möglich sein, sind Intersection TakeOffs ebenfalls zu vermeiden.</p>	Die Nutzung des Abflugverfahrens D06R-1Q (Hoffmannkurve) ist aus Lärmschutzgründen gegenüber dem Abflugverfahren D06R-1Z (15° abgelenkt geradeaus) vorzugswürdig. Zusätzliche Belastungen in einzelnen Bereichen durch geringe Spurtreue sind zu vermeiden. Zu prüfen ist, ob durch die Nutzung von Intersection TakeOffs die Nutzung des Abflugverfahrens D06R-1Q eingeschränkt wird.	Aufgreifen in der weiteren Lärmaktionsplanung und weitere Beratung der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg, insbesondere im Zusammenhang mit der Evaluierung der Flugverfahren am Flughafen BER und von Anpassungen im Rahmen der Einführung der Performance Based Navigation durch die Deutsche Flugsicherung GmbH.	

M 3.4	Nutzung des Steilstartverfahrens	Rangsdorf (2) Blankenfelde-Mahlow (1)	Eine Optimierung in Form des Steilstartverfahrens (Noise Abatement Departure Procedures – NADP1) kann in Abhängigkeit von der jeweiligen konkreten Siedlungsstruktur Lärmentlastungen im Nahbereich bewirken. Belastung bzw. Entlastung des Nahbereiches oder des weiteren Flughafenumfeldes (NADP2) müssen gegeneinander abgewogen werden.	Eine Empfehlung zum für den Flughafen BER zu bevorzugenden Steilstartverfahren NADP1 ist im Luftfahrthandbuch des BER aufgenommen. Detailuntersuchungen für einzelne Bereiche im Umfeld des Flughafens BER könnten weitere Optimierungspotentiale erkennbar machen.	Über ein Aufgreifen im Zusammenhang mit Anpassungen des Systems der Flugverfahren – ggf. auf Basis eines aktuellen Prognose-DES 2035 – ist durch die Fluglärmkommission Berlin Brandenburg zu entscheiden.
M 3.5	Verbesserung der Spurtreue beim Start	Schulzendorf (3)	Vermeidung von Abweichungen, die Bereiche außerhalb der festgelegten Flugverfahren mit Fluglärm belasten	Eine Verbesserung der Spurtreue beim Start, kann eine große Streuung der Lärmbelastung verhindern.	Weitere Beratung in der AG Spurtreue der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.
M 3.6	Nächtliche Umfliegung von Mahlow (22 bis 6 Uhr)	Blankenfelde-Mahlow (1)	Vermeidung von Überflügen über das Zentrum Blankenfelde-Mahlows bei Abflügen von der nördlichen Start- und Landebahn in Richtung Westen. Verminderung der Anzahl der von unzumutbarem Fluglärm Betroffenen.	Zurückliegende Untersuchungen auf der Basis eines DES 2015 zeigten Entlastungseffekte bei den Betroffenen (Expositions-/Wirkungs-Betrachtung) unter Berücksichtigung der Fluglärmbelastung aus dem gesamten Flugbetrieb 2015.	Vor dem Hintergrund der Bestätigung des durch die DFS / das BAF festgelegten Abflugverfahrens (geradeaus) durch das OVG B-B besteht kein unmittelbarer Anlass für eine erneute umfangreiche Untersuchung. Ein Wiederaufgreifen ist im Zusammenhang mit Änderungen des Systems der Flugverfahren auf Basis eines aktuellen Prognose-DES 2035 denkbar. Über ein Aufgreifen ist durch die Fluglärmkommission Berlin Brandenburg zu entscheiden.
M 3.7	Abflugverfahren „gespiegelte Hoffmannkurve“	Blankenfelde-Mahlow (1)	Einführung der „gespiegelte Hoffmannkurve“ als alternatives Startverfahren von der südlichen Start- und Landebahn in Richtung Westen, ggf. als parallel geltendes alternatives Startverfahren	Zurückliegende Untersuchungen auf der Basis eines DES 2015 zeigten Entlastungseffekte bei den Betroffenen (Expositions-/Wirkungs-Betrachtung) unter Berücksichtigung der Fluglärmbelastung aus dem gesamten Flugbetrieb 2015.	Über ein Aufgreifen im Zusammenhang mit Änderungen des Systems der Flugverfahren auf Basis eines aktuellen Prognose-DES 2035 ist durch die Fluglärmkommission Berlin Brandenburg zu entscheiden.

M 4		Lärmindernde Anflugverfahren				
	M 4.1	Nutzung des lärmarmen Gleitanflugverfahrens (Continuous Descent Approach (CDA) / Continuous Descent Operations (CDO)) und eines steileren Anflugwinkels	Rangsdorf (1) Schönefeld (1) Schulzendorf (1) Blankenfelde-Mahlow (1)	Kontinuierliches Sinken des Luftfahrzeuges im Anflug mit minimaler Triebwerksleistung unter weitestgehender Vermeidung von Horizontalflugphasen.	Durch Lärmindernde Anflugverfahren, wie das CDA-Verfahren, kann die Fluglärmbelastung unter den Anflugstrecken gemindert werden. Auch verminderte Luftschadstoffemissionen sind zu erwarten.	Aufgreifen im Zusammenhang mit der Umstellung auf Performance Based Navigation durch die DFS und bei der weiteren Lärmaktionsplanung. Ggf. Aufgreifen in den Beratungen der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.
	M 4.2	Optimierung der Anflugkorridore, Einhaltung der Flugstrecken bis zu bzw. ab einer Entfernung von 6 nm	Rangsdorf (1) Schulzendorf (1)	Einhaltung der Flugrouten beim Landanflug ab einer Entfernung von 6 nm, innerhalb dieses Abstandes kein Wechsel der anzufliegenden Bahnen und keine Doppelbelastung durch startende Maschinen. Keine Zulassung von Abweichungen von Flugrouten auf Grund von Wetterlagen.	Eine Verbesserung der Spurtreue und der Verzicht auf die Bahnzuordnung in der Luft kann eine große Streuung der Lärmbelastung verhindern. Eine Doppelbelastung durch An- und Abflüge würde vermieden.	Aufgreifen im Zusammenhang mit der Umstellung auf Performance Based Navigation durch die DFS und bei der weiteren Lärmaktionsplanung. Ggf. Aufgreifen in den Beratungen der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.
	M 4.3	Kein Durchstarten von Flugzeugen	Schulzendorf (1)	Die Gemeinden werden durch fehlende Kontrolle und unrichtige Betriebsabläufe infolge von durchstartenden Flugzeugen unnötig belastet. Es soll monatlich über entsprechende Vorkommen berichtet werden.	Entsprechenden Sachverhalten wird im Rahmen der örtlichen Luftaufsicht nachgegangen.	Kenntnisgabe an die Deutsche Flugsicherung GmbH und die Flughafengesellschaft.
M 5		Lärmschutzgerechte Verbesserung des gesetzlichen Regelungsrahmens				
	M 5.1	Maßnahmen in Form von (luftrechtlich) bindenden Regelungen zur Lärmvermeidung	Rangsdorf (2)	Um Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Fluglärmbelastung anordnen zu können, sollen verbindliche rechtliche Regelungen geschaffen werden.	Bindende Regelungen zur Fluglärmvermeidung setzen entsprechende (luft)rechtliche Regelungen voraus, die als Grundlage für entsprechende Anordnungen dienen könnten. Entsprechende Initiativen der Bund-/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz sowie der Umweltministerkonferenzen zur entsprechenden Ergänzung der luftrechtlichen Bestimmungen haben noch keine diesbezüglichen Verbesserungen erzielt. Gleiches gilt für den Prozess der Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm durch den Bund. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen.	Der Vorschlag wird im Rahmen der Beteiligung in Fachgremien des Immissionsschutzes, in Gesetzgebungsverfahren, in der Umweltministerkonferenz und im Umweltausschuss des Bundesrates weiter verfolgt.

M 5.3	Betrachtung der Gesamtbelastung	Königs-Wusterhausen (1)	Regelungen zur Begrenzung der Lärmbelastung sollen sich auf die Gesamtbelastung der einwirkenden Quellen beziehen.	Die Gesamtbelastung kann nach der VDI 3722 bewertet werden. Allerdings existieren bislang keine gesetzlichen Geräuschemissionsricht- bzw. -grenzwerte für den Gesamtlärm.	Der Vorschlag wird im Rahmen der Beteiligung in Fachgremien des Immissionsschutzes, in Gesetzgebungsverfahren, in der Umweltministerkonferenz und im Unterausschuss des Bundesrates weiter verfolgt.
M 5.4	Stärkung des Lärm- und Gesundheitsschutzes insbesondere bei hoher Lärmbelastung und Lärmbetroffenheit	Eichwalde (5) Schulzendorf (4)	Dem Lärm- und Gesundheitsschutz muss an hochbelasteten Standorten ein höheres Gewicht zukommen.	Durch Änderungen im Luftverkehrsgesetz, der Luftverkehrsordnung und des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm kann dem wissenschaftlichen Erkenntnisstand über die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch (Flug)Lärm besser entsprochen werden. Dem Lärmschutz könnte so an in dicht besiedelten Gebieten gelegenen Flughafenstandorten ein besonderes Gewicht beigemessen werden.	Der Vorschlag wird im Rahmen der Beteiligung in Fachgremien des Immissionsschutzes, in Gesetzgebungsverfahren, in der Umweltministerkonferenz und im Unterausschuss des Bundesrates weiter verfolgt.
M 5.5	Umstellung des Lärmbewertungsverfahrens NIROS der DFS auf die Berechnungsverfahren gemäß FluglärmG und der VDI-Richtlinie 3722-2	Blankenfelde-Mahlow (1)	Das von der DFS verwendete Lärmbewertungsverfahren NIROS berücksichtigt nur die Lärmauswirkung des jeweils betrachteten einzelnen Flugverfahrens und nicht die sich ergebende Fluglärmbelastung im Kontext mit dem gesamten System der Flugverfahren an einem Flughafen.	Die gesetzliche Aufgabenerweiterung der DFS um den Lärmschutz im LuftVG ist Bestandteil des Regierungsprogramms 2021 der Bundesregierung. Die Umsetzung würde eine Weiterentwicklung bzw. Ersetzung des Lärmbewertungsverfahrens NIROS erleichtern.	Der Vorschlag wird im Rahmen der Beteiligung in Fachgremien des Immissionsschutzes, in Gesetzgebungsverfahren, in der Umweltministerkonferenz und im Unterausschuss des Bundesrates weiter verfolgt.
M 5.6	Evaluierung und Fortentwicklung der Entgeltordnung des Flughafens BER	Blankenfelde-Mahlow (1)	Ermittlung der Minderung des Fluglärms im Rahmen der Evaluierung der Entgeltordnung. Verbesserung der Lenkungswirkung zur Verminderung von Abflügen nach 23 Uhr und vor 6 Uhr, von Anflügen nach 22 Uhr und von besonders hohen Maximalpegeln im Nahbereich, Wirkungsgerechte Gewichtung von hohen Maximalpegeln im Nahbereich gegenüber niedrigen Maximalpegeln weiter entfernt.	Durch Fortentwicklung der Entgeltordnung der einzelereignisbezogenen Ermittlung der Lärmentgelte an Hand von Messwerten der Fluglärmmessanlage könnte die Lenkungswirkung mit dem Ziel der Minderung von Fluglärmbelastungen erhöht werden.	Weitere Beratung in der AG Entgeltordnung und in der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.

M 6		Bahnnutzungsverteilung				
	M 6.1	Reduzierung der anteiligen Nutzung der südlichen Start- und Landebahn	Rangsdorf (1) Schönefeld (1) Schulzendorf (1)	Eine anteilig höhere Zuordnung von Starts und Landungen auf die südliche Start- und Landebahn führt zu einer erhöhten Anzahl von Überflügen im Bereich der Gemeinde Rangsdorf und südlich gelegene Ortsteile von Schönefeld.	Unter Berücksichtigung der Besiedlungsdichte und –struktur des gesamten Flughafenumfeldes zeigen lärmwirkungsbezogene Untersuchungen größere Betroffenheiten im Umfeld der nördlichen Start- und Landebahn. Insofern erscheint die den zurückliegenden Berechnungen und Planungen zu Grunde liegende anteilig höhere Zuordnung von Flugbewegungen auf die Südbahn nach derzeitigen Erkenntnissen sachgerecht. Detailuntersuchungen für einzelne Bereiche im Umfeld des Flughafens BER könnten auf der Grundlage eines aktuellen Prognose 2035 zukünftig Optimierungspotentiale erkennbar machen.	Kenntnisnahme des Vorschlages. Aufgreifen und Untersuchung in der weiteren Lärmaktionsplanung nach Vorlage einer aktuellen Prognose 2035 der Flughafengesellschaft.
	M 6.2	Bahnzuordnung nach Destination	Rangsdorf (1)	Die Luftfahrzeuge sollen der nördlichen oder südlichen Start- und Landebahn nach Reisedestination zugeordnet werden.	Zusätzliche Lärmbelastungen durch notwendige Kreuzungsverkehre im Luftraum in/aus Richtung Norden oder in/aus Richtung Süden werden vermieden.	Der Vorschlag ist bereits Gegenstand der Beratung in der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg. Auf der 109. Sitzung der Fluglärmkommission stellte die Flughafengesellschaft eine Änderung des gegenwärtigen Betriebskonzeptes welches die Pistenzuordnung weitgehend nach den Abfertigungspositionen an den Terminals vornimmt, nicht in Aussicht.
	M 6.3	Bahnnutzung nach Destination zur Entlastung des Bereichs Wildau / Königs Wusterhausen	Schulzendorf (1)	Verlagerung von Abflügen D06R-1Q-Ost auf die Nordbahn	Eine Zuordnung der Abflüge auf die Pisten nach der Destination kann Kreuzungsverkehre und das Überfliegen bewohnter Bereiche vermindern.	Auf der 109. Sitzung der Fluglärmkommission stellte die Flughafengesellschaft eine Änderung des gegenwärtigen Betriebskonzeptes welches die Pistenzuordnung weitgehend nach den Abfertigungspositionen an den Terminals vornimmt, nicht in Aussicht.
M 7		Optimierung einzelner Abflugverfahren				
	M 7.1	Optimierung der Abflugverfahren D06R-1Q West und D06R-1Q Ost im Zusammenhang mit D06R-1Z zur Entlastung im Bereich Groß Machnow	Rangsdorf (1)	Das Startverfahren soll mit dem Ziel der Entlastung der Ortschaft Groß Machnow optimiert werden. Gleiches gilt für die Verteilung der Flugbewegungen auf die Abflugverfahren D06R-1Q West, D06R-1Q Ost und D06R-1Z.	Bestehende Optimierungsmöglichkeiten müssten im Gesamtzusammenhang der zu erwartenden Neu-Belastungen und Entlastungen bzw. der Betroffenheiten im gesamten Flughafenumfeld geprüft werden.	Der Vorschlag ist bereits Gegenstand der Beratung in der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.

	M 7.2	Erhöhung der Spurtreue beim Abflugverfahren D06R-1Q	Schulzendorf (3)	Durch überschießenden Abflug werden Bereiche von Gemeinden östlich des Flughafens belastet, die nicht durch das Abflugverfahren betroffen sein sollten.	Eine Verbesserung der Spurtreue der Luftfahrzeuge könnte Lärmbelastungen in zusätzlichen Bereichen vermeiden bzw. vermindern. Andernfalls müssen die Schutzgebiete / der Lärmschutzbereich angepasst werden.	Aufgreifen in der weiteren Lärmaktionsplanung und in den Beratungen der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg (einschließlich der AG Spurtreue der FLK). Prüfung im Rahmen der Umstellung auf die Performance Based Navigation durch die DFS.
	M 7.2	Verschiebung der Abflugstrecke im Bereich Königs Wusterhausen zur Entlastung des Bereichs Niederlehme / Zernsdorf	Königs Wusterhausen (1)	Der Bereich soll durch Verschiebung der Abflugstrecke D06R-1Q-Ost und die Einrichtung von PBN-Fixpunkten die Bereiche Niederlehme / Zernsdorf entlasten.	Soweit nach Prüfung durch die DFS das Flugverfahren festgelegt werden kann, ließe sich ein Überfliegen bewohnter Bereiche im Bereich Niederlehme / Zernsdorf vermindern.	Der Vorschlag ist bereits Gegenstand der Beratung in der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg. Ein entsprechender Beschluss zu TOP 04 der 109. Sitzung der FLK ist gefasst.
M 8		Optimierung einzelner Anflugverfahren				
	M 8.1	Verbesserung der Spurtreue im Landeanflug	Eichwalde (1) Schönefeld (1) Schulzendorf (1) Blankenfelde-Mahlow (1)	Zusätzliche Lärmbelastung durch Abweichungen von Anflugverfahren.	Jeweilige Beschwerden beim Fluglärmschutzbeauftragten für den Flughafen BER erbrachten keine Verbesserungen.	Aufgreifen des Sachverhaltes durch den Fluglärmschutzbeauftragten. Prüfung im Rahmen der Umstellung auf die Performance Based Navigation durch die DFS und Weiterverfolgung in den Beratungen der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.
M 9		Baulicher Schallschutz				
	M 9.1	Erweiterung des baulichen Schallschutzes und bürgerfreundlichere Umsetzung	Großbeeren (1) Schulzendorf (3)	Umsetzung von Maßnahmen des baulichen Schallschutzes für weitere Räumen und an Stelle von Entschädigungen. Stärkung der Rolle des MLUK	Das Schallschutzprogramm gemäß Planfeststellungsbeschluss/Planergänzungsbeschluss ist durch Urteile des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann ein aus Sicht des Lärmschutzes wünschenswertes höheres bauliches Schallschutzniveau nicht durchgesetzt werden.	Kenntnisgabe des Vorschlages an die Flughafengesellschaft und die Planfeststellungsbehörde.
	M 9.2	Freiwilliges Schallschutzprogramm der Gemeinde	Blankenfelde-Mahlow (1)	Initiierung eines freiwilligen Schallschutzprogramms mit dem Schwerpunkt stark belasteter Orte einschließlich eines Konzeptes zur fachlichen Bearbeitung und zur Finanzierung und Unterstützung durch Außenstehende bzw. die FBB.	Es bestehen keine gesetzliche Verpflichtung und keine fachlichen Vorgaben zur Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen durch die Gemeinden. Die Umsetzung zusätzlicher baulicher Schallschutzmaßnahmen könnten als freiwillige Aufgabe realisiert werden	Kenntnisgabe an die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow.

M 10	Allgemeine Maßnahmen					
M 10.1	Ausweisung von geeigneten Flächen für Ruhige Gebiete	Blankenfelde-Mahlow (1)	Gemäß EU-Umgebungs-lärmrichtlinie sollen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ruhige Gebiete identifiziert und festgelegt werden. In den Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung (Teilaspekt Fluglärm), Teil 4 sind hierzu entsprechende Informationen aufzunehmen.	Die Festlegung ruhiger Gebiete ist gemäß dem Umweltbundesamt essenziellen Bestandteil der Lärmaktionsplanung.	Die Gesamtlärmkarten L _{DEN} (energetische Addition incl. Gewerbelärm), L _{DEN} (Addition nach VDI 3722-2), die Karte L _{DE} (Fluglärm) und die einzelnen Lärmkarten der straßenverkehrsbezogenen Umgebungslärmkartierung (alle Straßen) ermöglichen den einzelnen Gemeinden unter Berücksichtigung konkreter Ortskenntnisse und Gebietsnutzungen, ruhige Gebiete oder als ruhig empfundene Bereiche festzulegen. Aufgreifen durch die einzelnen Gemeinden.	
M 10.2	Reduzierung von Inlandsflügen Reduzierung bzw. Begrenzung der Flugbewegungen	Großbeeren (1) Königs Wusterhausen (1) Schulzendorf (2)	Minderung von Fluglärmbelastungen durch Verlagerung von Inlandsflügen auf entsprechende Bahnverbindungen bzw. Reduzierung oder Begrenzung der Flugbewegungen insgesamt.	Die standortbezogene bzw. regionale Lärmaktionsplanung für den Flughafen BER hat keine Einflussmöglichkeiten auf die Entwicklung des Modal Split im gesamtdeutschen Reiseverkehr. Die Verlagerung von Inlandsflugreisen auf entsprechende Bahnverbindungen ist mangels gesetzlicher Grundlage nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Gleiches trifft für eine pauschale Reduzierung oder Begrenzung der Flugbewegungen insgesamt zu.	Kenntnisnahme des Vorschlages	
M 10.3	Reduzierung des Fluglärms	Schulzendorf (1)	Minderung von Fluglärmbelastungen im Sinne der Maßnahmen M 1 bis M 9	Bewertung entsprechend den Ergebnissen zu den Einzelmaßnahmen	Berücksichtigung entsprechend den Ergebnissen zu den Einzelmaßnahmen M 1 bis M 9	
M 10.4	Mehr Transparenz und bessere Kommunikation bei Entscheidungen zu Betriebskonzept, Flugverfahren, möglichen Lärminderungsmaßnahmen und bei der Schallschutzanspruchsermittlung	Schulzendorf (1)	Es besteht ein hohes Interesse daran, Entscheidungen der Akteure zu den genannten Schwerpunkten verstehen und nachvollziehen zu können.	Eine transparente Kommunikation von Entscheidungen der für die genannten Fragen jeweils zuständigen Akteure liegt im Allgemeinen Interesse und im besonderen Interesse der vom Fluglärm Betroffenen	Kenntnisgabe an alle mit fluglärmrelevanten Fragen zum Flughafen BER befassten Akteure.	
M 10.5	Konsequenteres Wirken des Fluglärmschutzbeauftragten für die Minderung des Fluglärms	Schulzendorf (1)	Unabhängigkeit und stärkere Einbeziehung von externen Experten und Umweltverbänden bei der Lösung von Fluglärmproblemen	Zur Unterstreichung der Unabhängigkeit des Fluglärmschutzbeauftragten hat sich das Land Brandenburg (gleichzeitig Gesellschafter der FBB GmbH) freiwillig dazu entschieden, diese Aufgabe an einen der stark betroffenen Landkreise zu delegieren.	Kenntnisgabe an den Fluglärmschutzbeauftragten für den Flughafen BER.	

M 10.6	Konsequenteres Wirken der Fluglärmkommission für die Minderung des Fluglärms	Eichwalde (7) Schulzendorf (5)	Es ist gesetzliche Aufgabe der Fluglärmkommission, den Behörden Vorschläge zur Reduzierung des Fluglärms zu unterbreiten. Die zuständigen Behörden sollen die Beschlüsse der FLK (sach-)gerecht abwägen und dabei nicht einseitig die Interessen der Fluggesellschaften und des Flughafens vertreten.	Gemäß § 32b LuftVG ist es Aufgabe der Fluglärmkommission, die entsprechende Genehmigungsbehörde sowie die für die Flugsicherung zuständige Stelle über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge zu beraten.	Kenntnisgabe an die Vorsitzende der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.
M 10.7	Errichtung eigener Fluglärmmessstationen der Gemeinden	Blankenfelde-Mahlow (1)	Einrichtung weiterer Fluglärmmessstationen an noch zu definierenden Schwerpunkten in Blankenfelde-Mahlow. Veröffentlichung, zum Beispiel auf der Webseite der Gemeinde, ebenso der offiziellen Messwerte der BER Lärmessstationen (travisber.topsonic.aero).	Es bestehen keine gesetzliche Verpflichtung und keine messtechnischen Vorgaben zum Betrieb offizieller Fluglärmmessstationen durch die Gemeinden. Die Errichtung und der Betrieb könnten als freiwillige Aufgabe realisiert werden.	Kenntnisgabe an die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow
M 10.8	Kontrolle der gerichtlicher Vorgaben i.S. der Maßnahmen M 1.1 und M 1.2 durch die Behörden und Berichterstattung in der Fluglärmkommission	Schulzendorf (1)	Die Umsetzung gerichtlicher Vorgaben durch die Behörden soll durch die zuständigen Ministerien kontrolliert werden. Hierzu wird eine regelmäßige Berichterstattung in der Fluglärmkommission verlangt.	Die Umsetzung und Kontrolle gerichtlicher Vorgaben zum Lärmschutz betrifft weitgehend die Planfeststellungsbehörde LuBB und die Oberste Luftfahrtbehörde MIL.	Kenntnisgabe an die LuBB sowie an das MIL
M 10.9	Ausschluss von Triebwerksprobeläufen im Freien	Schulzendorf (1)	Triebwerkstests auf dem Flughafen sollen nur in geeigneten und geschlossenen baulichen Anlagen erfolgen.	Triebwerksprobeläufe in geschlossenen Anlagen können die Lärmbelastung am Boden in der Umgebung des Flughafens vermindern. Die Regelungen zur Durchführung von Triebwerksprobeläufen in dem durch A II 5.1.1 Ziffer 5 des Planfeststellungsbeschlusses definierten Rahmen wurde verwaltungsgerichtlich nicht bemängelt. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann eine aus Sicht des Lärmschutzes wünschenswerte Durchführung von Triebwerksprobeläufen ausschließlich in geschlossenen baulichen Anlagen nicht angeordnet werden.	Ggf. Aufgreifen in den Beratungen der Fluglärmkommission Berlin Brandenburg.