

© Gemeinnützige Umwelthaus GmbH

1.000 ft = 305 m  
Darstellung nicht maßstabsgerecht  
MSL = Mean Sea Level / Höhe über Meeresspiegel

## Gegen flächendeckenden Fluglärm - Für Fluglärminderung

Dr. Carsten Kumke  
Version 1.0, 2023-06-04

**Mehr Information unter**



**Online unterschreiben hier:**



# INHALT

Was wir wollen .....	1
Adressaten .....	2
Begründung .....	3
Aktuelle Situation .....	3
Anpassungsunfähigkeit der Behörden.....	5
Konzepte zur Lärminderung.....	6
Vergleiche.....	8
Wie kann ich unterstützen?.....	10
Unterschreiben.....	10
Literatur & Links .....	13

## WAS WIR WOLLEN

Seit Inbetriebnahme des BER werden weite Gebiete im Anflugverfahren unnötigerweise und gesundheitsschädigend mit Fluglärm beschallt. Die Flughöhen bei Ostbetrieb

- ▶ liegen in Michendorf bei 1.000m, z.T. sogar erheblich darunter, nämlich bei 600m bis 700m<sup>[1]</sup>,
- ▶ sind niedriger als bei anderen Verkehrsflughäfen in Deutschland,
- ▶ berücksichtigen keineswegs den Natur- oder Gesundheitsschutz der Bevölkerung in der weiteren Umgebung des Flughafens,
- ▶ sind seit 2012 nicht mehr validiert worden und berücksichtigen also nicht das seit Genehmigung feststellbare Bevölkerungswachstum von mindestens 25% in den betroffenen Bereichen
- ▶ machen weder unter wirtschaftlichen noch unter ökologischen Gesichtspunkten Sinn,
- ▶ werden in *keinem* Lärmschutzbericht berücksichtigt.

Die Flugverfahren dienen lediglich der Bequemlichkeit von Aufsicht führenden Behörden, Flughafen und Fluglinien.



**Wir fordern daher,**

- ▶ die Umsetzung der vom Umweltbundesamt im Jahre 2012 vorgeschlagenen Maßnahmen zur **Lärminderung** sofort anzugehen,
- ▶ die Beeinträchtigung unserer physischen und psychischen Gesundheit auf ein **Minimum des vertretbaren Maßes zurückzufahren**,
- ▶ **Flughöhen von mindestens 2.000 m (Michendorf, Schwielowsee, Beelitz, Seddin)** über Boden zu garantieren,
- ▶ die **Einhaltung der Flugzeiten / zeitlichen Flugbegrenzung** sicherzustellen und strenger zu verfolgen,
- ▶ ein stärkeres **Engagement unserer Gemeindevertreter für den Gesundheitsschutz**,
- ▶ eine **regelmäßige Prüfung der Verträglichkeit** des Flugverkehrs durch amtliche Stellen sicherzustellen.

Diese Forderungen sind unter Kosten-Nutzen-Betrachtungen günstig und billig - ihre Berücksichtigung würde zeigen, dass Staat und Behörden ihrer Fürsorgepflicht gegenüber allen Bürgern nachkommt.

[1] Hier und im folgenden benutzen wir für Höhenangaben Meter (m), und zwar Meter über Grund !

## ADRESSATEN

Diese Petition wendet sich zunächst an

### **die Gemeinde Michendorf**

Sie wird aufgerufen, sich aktiv für das Wohl ihrer Bürger und Bürgerinnen vor allem in den Ortsteilen Wildenbruch, Fresdorf und Stückchen einzusetzen. Es muss Schluss sein damit, dass Fluglärm als von Gott gegeben hingenommen und ignoriert wird. Unsere Interessen müssen endlich selbstständig und direkt in den Gremien mitgestaltet und nicht an den Kreis delegiert werden. Deshalb sollte die Gemeinde für einen Sitz in der *Kommission zum Schutz vor Fluglärm nach §32b Luftverkehrsgesetz* kämpfen, wo sie sich aktiv für Lärmschutz und Lärmreduzierung einsetzen soll.

Sobald und sofern dieser Aufruf einen größeren Kreis von Interessierten aktiviert hat, können wir unsere Anliegen per Petition wenden an:

### **Das Bundesamt für Flugsicherung (BAF)**

Das BAF wird aufgefordert - analog zu anderen modernen Flughäfen in Deutschland - Flugverfahren beim BER zu etablieren, die über den unmittelbaren Raum am Flugfeld hinaus auch die umliegenden Regionen mit ihren Bürgern vor unnötigem, vermeidbarem Fluglärm zu schützen. Nicht Bequemlichkeit von Behörden und Betreiber sollten der Maßstab sein, sondern ein realistischer Ausgleich zwischen allen Beteiligten. Moderne Flugverfahren, die andernorts längst umgesetzt sind, können auch für den BER in Betracht gezogen werden.

### **Das Bundesumweltamt (BUA)**

Das BUA wird aufgefordert, die einmal formulierte Linie im Kampf um Lärmreduzierungsmaßnahmen wieder aufzunehmen und diese aktiv bei den bundesdeutschen Behörden vorzutragen. Das BUA hat 2011 eine eindeutige und für uns verständliche Stellungnahme bei der Verabschiedung der Flugrouten bezogen; diese sollten erneut vorgetragen werden.

### **Das Land Brandenburg**

Das Land Brandenburg wird aufgefordert, sich nicht nur auf das wirtschaftliche Wohlergehen des Landes oder des BER im Auge zu haben. Es ist vielmehr - schon aufgrund des Grundgesetzes - der Volksgesundheit und einer Fürsorgepflicht verpflichtet.

### **Die Gemeinden westlich und östlich des BER**

Die Gemeinden sollten sich konzertiert beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung für eine Validation und Änderung der Flugverfahren mit dem Fokus auf Lärmreduzierung einsetzen.

## BEGRÜNDUNG

Die im folgenden vorgetragenen Argumente nehmen als Ausgangspunkt speziell die Verhältnisse im Luftraum über der Gemeinde Michendorf in den Blick. Michendorf liegt ca. 35 km vor dem Flughafen in Berlin-Schönefeld, aber nicht in dem Bereich der nach Fluglärmgesetz §2 (FluLärmG) definierten Schutzzonen in unmittelbarer Nähe von Flughäfen.

Wir sind uns bewusst darüber, dass am Verlauf der Flugrouten schwerlich etwas zu ändern sein wird. Wohl aber - und die *Lärmfachliche Bewertung des Bundesumweltamts* aus dem Jahre 2011 gibt uns hierbei recht - gibt es fahrlässig ungenutzte Potenziale. Mit ihrer Hilfe könnte die Akzeptanz des Überflugs gesteigert und ohne großen Aufwand eine auf Mensch und Natur Rücksicht nehmende Veränderung der Anflugverfahren erfolgen.



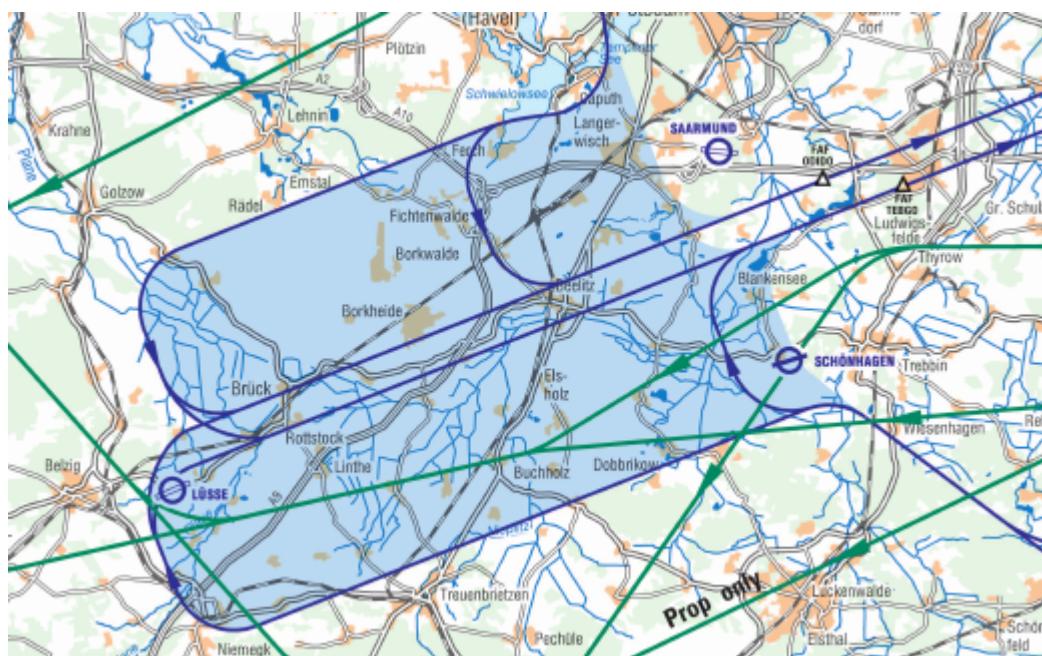
Da im Osten des Flughafens mit ähnlichen Verfahrensmerkmalen geflogen wird, bezieht sich der Inhalt sinngemäß auch auf jene Gemeinden, die bei Westbetrieb von Osten her überflogen werden.

Ferner beziehen wir uns hier vornehmlich auf die Anflugverfahren; mit Sicherheit können ähnliche Potenziale auch für die Abflugverfahren gehoben werden.

## Aktuelle Situation

Die vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) veröffentlichten Dokumente gehen nur sehr unkonkret mit Flughöhenangaben um. Festgelegt ist für die nördliche *Radarführungsstrecke Betriebsrichtung 07* lediglich ein räumlicher "Eindrehbereich" bei Michendorf, in dem der Landeanflug bei Ostbetrieb eingeleitet wird.

*Eindrehbereich nördliche Radarführung*



Tatsächlich sind die Flugzeuge bereits in diesem Eindrehbereich<sup>[2]</sup> (Gemeinde Michendorf)

zur Zeit auf Höhen von um 1.000 m gesunken. Regelmäßig wird diese Höhe aber auch von einzelnen Fliegern deutlich unterschritten, indem sie bis auf 600 bis 700 m sinken.

Obwohl die Entfernung zum BER in diesen Bereichen noch über 35 km beträgt, wird der Landeanflug, d.h. eine stetige Verminderung der Flughöhe nicht fortgesetzt, sondern einfach abgebrochen. Dies macht bei Beibehalten der Geschwindigkeit eine fortwährende Schuberhöhung notwendig.<sup>[3]</sup> Die Flugzeuge behalten also noch bis über Ludwigsfelde hinaus weitgehend die bereits in Michendorf erreichte niedrige Flughöhe bei, gehen zum Horizontalflug über, um erst im Anschluss zum eigentlichen Landeanflug überzugehen.

Der Endanflug auf den BER beginnt östlich von Ludwigsfelde mit einer Höhe von ca. 900m.<sup>[1]</sup>

<sup>[4]</sup> Diese Flughöhe haben sie aber dann bereits über gut 20 km gehalten.

Die Belästigungen für uns werden noch weiter gesteigert, nämlich

- ▶ durch Ausfahren von Klappen im Eindrehbereich, um Schub zu nehmen und auf die niedrigere Flughöhe zu gelangen,
- ▶ durch ständiges Schubgeben, um auf niedriger Höhe zu verbleiben.

Mehr noch wird die angeblich klare Einteilung in "Ostbetrieb" und "Westbetrieb" dann zur Farce, wenn bei Ostbetrieb die Schleifen der abfliegenden Flugzeuge so eng geflogen werden, dass über unserem Gebiet nicht nur ankommende, sondern auch abfliegende Flugzeuge geleitet werden. Im allgemeinen führt dies dazu, dass beim Anflugverfahren noch niedrigere Höhen gewählt werden müssen, weil abfliegende Flugzeuge mit ausreichendem Abstand von anfliegenden unterflogen werden müssen. Notszenarien, bei denen selbst die niedrigen 1.100m Anflughöhen unterboten werden, bleiben dabei nicht aus. Warum werden bei Abflugverfahren nicht größere Schleifen eingeplant, um das Anflugverfahren zu entlasten? Warum werden im Abflugverfahren nicht noch größere Höhen eingeplant ?

Die Flugverfahren des BER beruhen auf veralteten Erkenntnissen und ignorieren neuere (20 Jahre alte) Erkenntnisse zur Lärminderung völlig.

Das Projekt "Leiser Flugverkehr" des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. ist bereits 2004 abgeschlossen worden. Im Rahmen dieses Projektes sind durch Fachleute umfangreiche Betrachtungen angestellt und Vorschläge unterbreitet worden, die inzwischen bei anderen deutschen Großflughäfen bereits umgesetzt wurden.<sup>[5]</sup> Das europäische Drehkreuz im Luftverkehr, Frankfurt am Main, hat in den vergangenen Jahren seine Anflugverfahren nach diesen Erkenntnissen angepasst. Warum sind solche Verfahren bei einem "neuen, modernen" Flughafen nie berücksichtigt worden?

Lärm mindernde Anflugverfahren, wie in der folgenden Abbildung<sup>[6]</sup>, scheinen völlig außerhalb des Entscheidungshorizonts für den Berliner Flughafen zu sein.

Dies mag zunächst der Tatsache geschuldet gewesen zu sein, dass die Flugverfahren im Schnellverfahren im Februar 2012 (vier Monate vor der vermeintlichen Eröffnung des BER) durchgedrückt werden mussten. Es darf aber mehr als 10 Jahre danach von den Bürgern durchaus verlangt werden, dass vorhandene, bekannte und unmoderne Schwachstellen evaluiert und behoben werden.

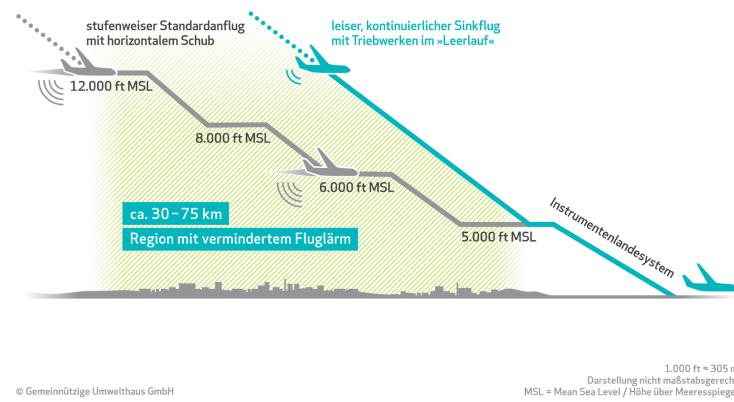


Abbildung 1. Anflugverfahren (traditionell und CDO)<sup>[7]</sup>

### Die Ausgestaltung der Landeverfahren am BER

- ▶ beruht auf veralteten Lösungsansätzen,
- ▶ berücksichtigt in keiner Weise den Stand moderner Technik,
- ▶ nimmt keine Rücksicht auf Mensch, Natur und Ökologie,
- ▶ marginalisiert die Interessen von Menschen in der weiteren Umgebung des Flughafens,
- ▶ kann nicht einmal unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten als günstig betrachtet werden.

## Anpassungsunfähigkeit der Behörden

Bei den Behörden liegt der Fokus ausschließlich auf dem unmittelbaren Flughafenbereich, der mit den Schallschutzzonen östlich von Ludwigsfelde beginnt. Lärmschutz für das weitere Umland des BER (im Westen wie im Osten) bleibt hingegen in allen Fluglärmberichten unberücksichtigt.<sup>[8]</sup>

Das Umland, das allerdings mit Ludwigsfelde nach Westen hin zu enden scheint, wird in sog. *Umlandberichten* lediglich mit Sponsoring-Meldungen und Hochglanzfotos von zufriedenen Menschen still gestellt.<sup>[9]</sup> Gemeinden im sogenannten *Eindrehbereich* treten in keinem Bericht auf, werden von niemandem vertreten, haben keine Fürsprecher.

Das Planfeststellungsverfahren für den BER wurde im Jahre 2004 fertig gestellt.<sup>[10]</sup> Das finale Dokument zur *Festlegung der Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)* datiert auf das Jahr 2012.<sup>[11]</sup> In ihm wurde also ein Zahlengerüst verwendet, das noch aus den 2000er Jahren stammt.

Diese Mengengerüste und damit auch Abwägungen über die Auswirkungen auf Mensch und Natur sind nicht mehr aktualisiert worden. Allein die Gemeinde Michendorf hat sich aber in den vergangenen 15 Jahren von der Bevölkerungszahl um mindestens 25% erhöht. Diese Änderungen haben bei den zuständigen und Aufsicht führenden Behörden zu keiner Evaluierung der einmal getroffenen Entscheidungen geführt.

Es scheint nicht einmal angestrebt zu werden, die Flugverfahren auf modernere und lärm-mindernde Verfahren umzustellen oder auf demographische Veränderungen reagieren zu wollen. Änderungen in den Wetterverhältnissen durch Klimawandel etc. führen zu keiner Evaluation der An- und Abflugverfahren im Sinne der betroffenen Großregionen. Dies obwohl doch schon der Planfeststellungsbeschluss durchaus wichtige Punkte hervorgehoben hat, nämlich

- ▶ "Eine Zu- bzw. Abnahme um 10 dB wird als Verdopplung bzw. Halbierung der Lautstärke empfunden."<sup>[12]</sup>
- ▶ "Durch den Lärm kann das körperliche, seelische und soziale Wohlbefinden beeinträchtigt werden. Zu unterscheiden sind daher physische, psychische und soziale Lärmwirkungen. ... Die Lärmreaktionen sind nicht nur von der Höhe des Schallpegels abhängig, sondern werden auch durch individuelle Empfindlichkeiten und die Umgebungsbedingungen beeinflusst."<sup>[13]</sup>
- ▶ "Die Europäische Kommission hat im Jahr 2000 eine Mitteilung zur Anwendbarkeit des Vorsorgeprinzips veröffentlicht, hiernach soll sich das Vorsorgeprinzip nicht nur auf den Umweltschutz allgemein, sondern auch auf die Gesundheit von Mensch, Tier und Pflanze beziehen."<sup>[14]</sup>
- ▶ "Die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Auflagen zur Vermeidung und Minde-  
rung des Fluglärms stellen für diesen Bereich jedoch sicher, dass keine Gesundheitsge-  
fährdungen oder Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärmimmissionen zu erwarten  
sind. **Erhebliche Belästigungen werden soweit wie möglich vermieden.**"<sup>[15]</sup>

Am meisten erstaunt, dass das *Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung* - das an sich ja bundesweit zuständig ist - Lärm mindernde Konzepte in München und Frankfurt am Main durchaus zur Kenntnis und zur Basis der Flugverfahren genommen hat. Hinsichtlich des BER werden diese Konzepte aber offenbar vollkommen ignoriert.

Im Jahr 2023 muss immer häufiger festgestellt werden, dass nicht nur mehr Flugzeuge über unsere Gemeinde fliegen. Sie fliegen überdies auch noch niedriger, als dies im ersten Jahr des neuen BER der Fall gewesen ist. Über unseren Gebieten kreuzen sich An- und Abflugverfahren und erzeugen einen angeblichen Druck der Flugsicherung, durch niedrigere Höhen "Entlastung zu schaffen".

## Konzepte zur Lärminderung

Lärminderung ist nicht gleichbedeutend damit, ob eine Flugroute genehmigt wird oder nicht. Lärminderung sollte das dauerhafte operative Bestreben der Betreiber sein, die Akzeptanz für getroffene Entscheidungen zu erhöhen, indem stets nach Maßnahmen zur Minderung von Belastungen gesucht wird. Lärminderung wird vielleicht nicht unmittelbar durch Gesetze und Vorschriften erzwungen;—sie sollte aber für Behörden selbstverständlich sein, weil man damit seiner Fürsorge- bzw. Vorsorgepflicht gerecht wird.

Mit dem Ziel der Lärminderung sind etwa in Frankfurt am Main Institutionen gegründet worden, die sich dieser Aufgabe immer wieder annehmen. Bezeichnenderweise werden hier nicht nur die unmittelbaren Gemeinden eingebunden, sondern auch die Region im weiteren Umfeld des Flughafens.<sup>[16]</sup>

Bereits im Rahmen der Genehmigung der Flugverfahren von 2012 hat das Bundesumweltamt (BUA) in einer "Lärmfachlichen Bewertung"<sup>[17]</sup> auf das Fehlen lärmindernder Konzepte hingewiesen. Es führte darin aus, "die zur Entscheidung anstehenden Flugrouten sollten zunächst nur für einen einjährigen Einführungsbetrieb verbunden mit einem intensiven Lärmmonitoring festgesetzt werden". Ferner erklärte es seinerzeit zu einzelnen Flugverfahrensgestaltungen, es **verweigere die Zustimmung**, da ein Benehmen **nur vorläufig für eine Evaluierungsphase** erklärt werden könne.<sup>[18]</sup>

Interessanterweise unterbreitete das BUA in seiner Stellungnahme sogar **Vorschläge zur Lärmmindeung** für solche Gebiete, die sich auf die weiter entfernt gelegenen Siedlungen bezogen. So wird auf Seite 94/95 etwa vorgeschlagen, beim Anflug das "Continuous Descent Approach (CDA)"-Verfahren anzuwenden. Bei diesem Verfahren sinke "das Luftfahrzeug aus einer relativ hohen Anflughöhe mit einem konstanten Winkel (üblicherweise 3°) bis zum Erreichen des Gleitpfades", wobei der Anflug "bei etwa 25 NM [nautische Meilen, cku] (46,3 km) vor der Landeschwelle in einer Höhe von ca. 7000 ft (2133 m)" beginne.<sup>[19]</sup>

Eine Grafik verdeutlichte diesen Ansatz wie folgt:<sup>[20]</sup>

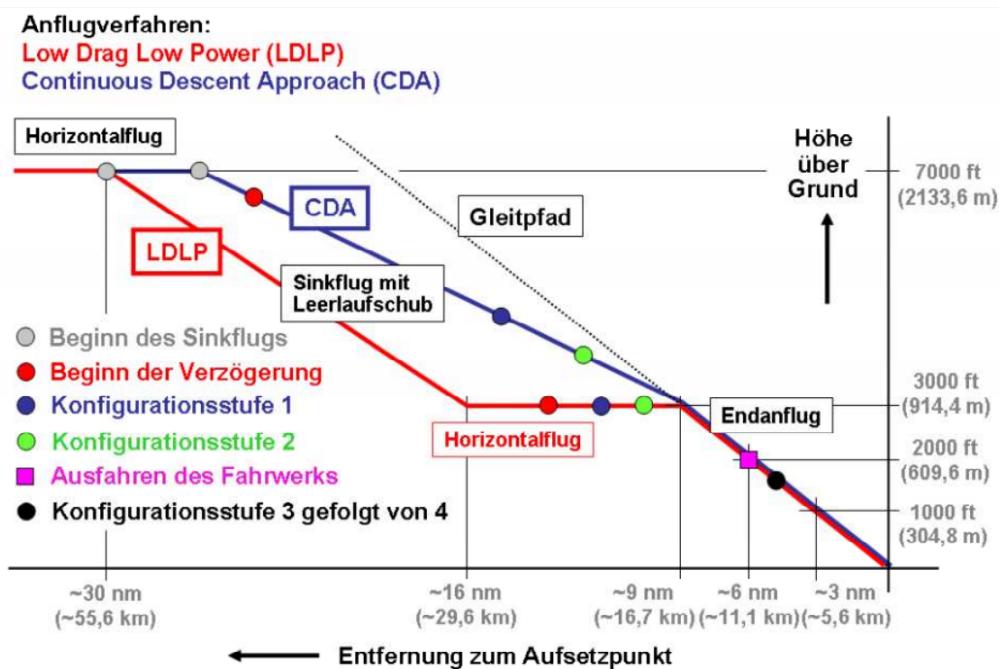


Abb. 47: Höhenprofil des CDA-Verfahrens [DLR (2009)]

Abbildung 2. Abbildung aus der Lärmfachlichen Bewertung des BUA

Es gibt nicht nur Konzepte, - sie sind sogar schon in die Wirklichkeit umgesetzt worden. So wurde schon im Jahre 2004 das Projekt "Leiser Flugverkehr" mit folgender Zusammenfassung abgeschlossen<sup>[21]</sup>:

- ▶ Das Lärminderungspotenzial veränderter An- und Abflugverfahren [wurde] nachgewiesen
- ▶ Ökologische und ökonomische Randbedingungen, wie z.B. Treibstoffverbrauch und Zeitbedarf, [wurde dabei] beachtet
- ▶ Fliegbarkeit der Verfahren mit heutigem [2004, cku] Ausrüstungsstand [wurden] nachgewiesen
- ▶ Genauere und sicherere Bahnführung nur durch verbesserte bord- und bodenseitige Ausrüstung [ist] möglich
- ▶ Weiterentwicklung von Flight Management Systemen und Autopilotenfunktionen [sind] notwendig, d.h.
  - ◊ Bordseitige Berechnung und automatisiertes Abfliegen der lärmimmisions-optimalen Trajektorien
  - ◊ Weitergabe der modifizierten An- und Abflugdaten an moderne Lotsen - Unterstützung - Tools zur konfliktfreien Reihenfolgeplanung

Das war 2004—und der BER ist kein "alter" Flughafen.



Konzepte und Ansätze für eine Lärminderung liegen vor und werden von Großflughäfen praktiziert: Nur werden sie in Berlin-Brandenburg nicht angewendet, sondern wohl eher missachtet!

## Vergleiche

Dass Anflugverfahren auch anders und mit Rücksichtnahme auf die am Boden lebenden Menschen gestaltet werden können, zeigen - wie schon erwähnt - andere Flughäfen.

Abgesehen davon, dass der ehemalige Flughafen Schönefeld (SXF) aus Sicht der Bürger in Michendorf nahezu geräuschlos betrieben werden konnte, verfolgen inzwischen sogar Großflughäfen (mit weitaus höherem Passagieraufkommen als der BER) lärminderndere und schonendere Anflugverfahren als sie beim "modernen" BER praktiziert werden.

Der Flughafen **Frankfurt am Main** kann insofern als vergleichbar mit dem BER angesehen werden, als sich die vor Lärm zu schützende Großstadt nördlich vom Flughafengelände befindet. Zieht man einen 35 km-Radius um den Flughafen, so befindet sich der Eindrehbereich in Frankfurt am Main im Bereich von Ober-Olm, - in etwa in der selben Entfernung zum Flughafen wie dies bei Michendorf der Fall ist.

Verfolgt man nun bei Ostbetrieb (hier: Anflugverfahren aus dem Westen) die Flughöhen der ankommenden Flugzeuge, so liegen die Flughöhen deutlich höher als beim BER: nämlich zwischen 1350m und 2200m.<sup>[22]</sup> **Die 1000m-Marke wird dabei nie unterschritten.**

Auch der Flughafen **München** hat Flugverfahren mit größerer Höhe gewählt, obwohl der Anflugbereich im Ostbetrieb ähnlich ländlich geprägt ist wie in Michendorf und eine verhältnismäßig geringe Bevölkerungsdichte aufweist.

Hier befindet sich der Eindrehbereich bei Ostbetrieb nördlich von Dachau bei Markt Indersdorf, wo die Flugzeuge - wie in Frankfurt mit einer Entfernung von ebenfalls ca. 30km zur Landebahn - in der Regel Höhen von 1.400 m und 2.000 m erreichen und anschließend permanent im Sinkflug sind.



Noch in 35 km Entfernung zum Flughafen fliegen die Flugzeuge im Raum München höher als im Raum Michendorf. Horizontalflüge auf langer Strecke vor dem Endanflug sind weitgehend ausgeschlossen!

[2] Ausschnitt aus: *An und Abflugverfahren BER ab 04.11.2020*, hrsg.v. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (<https://www.dfs.de/homepage/de/umwelt/fluglaerm/flugverlaeufe-und-flugverfahren/ber-07-ostbetrieb-flugrouten-neu-01.pdf?cid=har>)

[3] Reinhard König (et al.): Abschlusspräsentation Projekt "Leiser Flugverkehr" - Köln-Porz, 16. März 2004, S. 11 ([https://www.dlr.de/me/Portaldata/25/Resources/dokumente/flugphysiologie/vortrag5\\_flugverfahren.pdf](https://www.dlr.de/me/Portaldata/25/Resources/dokumente/flugphysiologie/vortrag5_flugverfahren.pdf)).

[4] Siehe hierzu: <https://www.dfs.de/homepage/de/umwelt/fluglaerm/flugverlaeufe-und-flugverfahren/> im Abschnitt "Mit Hilfe welcher Anflugverfahren werden Flugzeuge zum Flughafen geführt?"

[5] Siehe hierzu die Abschlusspräsentation von 2004, König, Folie 10 ff.

[6] Internetseite: Aktiver Schallschutz - Forum Flughafen und Region (<https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/abstand-zur-laermquelle-erhoechen/continuous-descent-operations-cdo/>)

[7] Abbildung aus: <https://www.aktiver-schallschutz.de/massnahmen/abstand-zur-laermquelle-erhoechen/continuous-descent-operations-cdo/>

[8] Siehe hierzu die Fluglärmberichte der Jahre 2012 bis 2022 auf der Internetseite <https://corporate.berlin-airport.de/de/unternehmen-presse/presseportal/publikationen.html#flueglaermbericht>.

[9] Siehe die *Umlandberichte* 2018-2021, ebenda.

[10] Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, AZ Az.: 44/1-6441/1/101, hrsg. v. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg ([https://www.eib.org/attachments/pipeline/20010389\\_nts\\_de.pdf](https://www.eib.org/attachments/pipeline/20010389_nts_de.pdf)).

[11] *Flugverfahren*, s.o.

[12] Planfeststellungsbeschluss, S.525.

[13] Ebda., S.531.

[14] Ebda., S.532.

[15] Hervorhebung durch cku, ebda., S.1139.

[16] Siehe hierzu: Geschäftsstelle des Forum Flughafen & Region: Gemeinnützige Umwelthaus GmbH (<https://www.aktiver-schallschutz.de/>).

[17] Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benehmensbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz, hrsg.v. Bundesumweltamt, Januar 2012 (<http://www.uba.de/uba-info-medien/4209.html>)

[18] Ebda., S.14. Vom BAF wurde dem BUA allerdings schon 2012 die Kompetenz abgesprochen, Benehmen verweigern zu können. Siehe hierzu *Abwägungsprotokoll*, S.14/15: "Insbesondere ist ein vorläufiges oder befristetes Benehmen aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen nicht möglich: Zunächst verlangt die Herstellung des Benehmens lediglich, dass dem UBA aussagekräftige Unterlagen für einen ausreichenden Zeitraum zur Verfügung gestellt werden und ihm so die Gelegenheit zur Stellungnahme eröffnet wird. Eine darüber hinaus gehende Abstimmungspflicht ist mit der Benehmensregelung des § 32 Abs. 4c LuftVG nicht verbunden. Eine Bindung des BAF in der Weise, dass das UBA die Möglichkeit hätte, einzelnen Verfahrensgestaltungen zuzustimmen oder die Zustimmung zu verweigern, wird durch die Benehmensregelung nicht bewirkt."

[19] Ebda, S.95. - In Frankfurt am Main geht man bei der Umsetzung des CDA-Konzepts inzwischen von einem Winkel von 3,2° (nicht 3,0°) aus.

[20] Ebda.

[21] Koenig et al., Folie 23.

[22] Quelle: <https://flightradar24.de/>

## WIE KANN ICH UNTERSTÜTZEN?

Jede Unterstützung unserer Ziele wird dankend entgegen genommen. Wir sind am Anfang unseres Weges - oder Testballons !

Dankbar bin ich, wenn

- ▶ Ihr die Informationen über diesen Aufruf verteilt (mündlich, über *social media, messenger, eMail*)
- ▶ Ihr Eure Abgeordneten (große und kleine) auf die Problematik ansprecht,
- ▶ Nachbarn, Freunde, Familie mit einbezieht und aktiviert,
- ▶ trommelt und gerne auch in jene Gegenden Brandenburgs verteilt, die zwar nicht Michendorf aber mindestens genau so betroffen sind.

Und ja, wer aktiv mitmachen möchte, melde sich bei mir.

## Unterschreiben

- ▶ Entweder durch Unterschrift auf einer Liste oder
- ▶ durch Abgabe der Stimme auf



Abbildung 3. <https://www.openpetition.de/petition/online/gegen-flaechendeckenden-fluglaerm-fuer-fluglaerminderung-in-michendorf>

Wer selbst Unterschriften sammelt, sende die Unterschriften an mich. Das Ende der Aktion sollte der 01.08.2023 sein.

### Kontakt

Carsten Kumke

Dorfstraße 4c  
14552 Michendorf

[ckumke@kumke.net](mailto:ckumke@kumke.net)  
0176 / 98 54 36 85

### Gegen flächendeckenden Fluglärm - Für Fluglärminderung

Seit Inbetriebnahme des BER werden weite Gebiete im Anflugverfahren unnötigerweise und gesundheitsschädigend mit Fluglärm beschallt. Die Flughöhen bei Ostbetrieb

Unterstützen Sie uns:



- ▶ liegen in Michendorf bei 1.000m, z.T. sogar erheblich darunter, nämlich bei 600m bis 700m.
- ▶ sind niedriger als bei allen Verkehrsflughäfen in Deutschland,
- ▶ berücksichtigen keineswegs den Natur- oder Gesundheitsschutz der Bevölkerung in der weiteren Umgebung des Flughafens,
- ▶ sind seit 2012 nicht mehr validiert worden und berücksichtigen also nicht das seit Genehmigung feststellbare Bevölkerungswachstum von mindestens 25% in den betroffenen Bereichen
- ▶ machen weder unter wirtschaftlichen noch unter ökologischen Gesichtspunkten Sinn,
- ▶ werden in *keinem* Lärmschutzbericht berücksichtigt.

Die Flugverfahren dienen lediglich der Bequemlichkeit von Aufsicht führenden Behörden, Flughafen und Fluglinien.

#### Wir fordern daher,

- ▶ die Umsetzung der vom Umweltbundesamt im Jahre 2012 vorgeschlagenen Maßnahmen zur **Lärminderung** sofort anzugehen,
- ▶ die Beeinträchtigung unserer physischen und psychischen Gesundheit auf ein **Minimum des vertretbaren Maßes zurückzufahren**,
- ▶ **Flughöhen von mindestens 2.000 m (Michendorf, Schwielowsee, Beelitz, Seddin)** über Boden zu garantieren,
- ▶ die **Einhaltung der Flugzeiten / zeitlichen Flugbegrenzung** sicherzustellen und strenger zu verfolgen,
- ▶ ein stärkeres **Engagement unserer Gemeindevertreter für den Gesundheitsschutz**,
- ▶ eine **regelmäßige Prüfung der Verträglichkeit** des Flugverkehrs durch amtliche Stellen sicherzustellen.

Diese Forderungen sind unter Kosten-Nutzen-Betrachtungen günstig und billig - ihre Berücksichtigung würde zeigen, dass Staat und Behörden ihrer Fürsorgepflicht gegenüber allen Bürgern nachkommt.

## GEGEN FLÄCHENDECKENDEN FLUGLÄRM - FÜR FLUGLÄRMMINDERUNG



Auch online:

## LITERATUR & LINKS

### *Dokumente*

- ▷ *An- und Abflugverfahren* BER ab 04.11.2020, hrsg.v. DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (<https://www.dfs.de/homepage/de/umwelt/fluglaerm/flugverlaeufe-und-flugverfahren/-ber-07-ostbetrieb-flugrouten-neu-01.pdf?cid=har>).
- ▷ *Lärmfachliche Bewertung* - Lärmfachliche Bewertung der Flugrouten für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) für die Benehmensbeteiligung nach § 32 Luftverkehrsgesetz, hrsg.v. Bundesumweltamt, Januar 2012 (<http://www.uba.de/uba-info-medien/4209.html>)
- ▷ *Flugverfahren* - Abwägungsvermerk: Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) vom 26.01.2012 | LFR/1.3.10/0013/11, hrsg. v. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung ([https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/-DE/Publikationen\\_BAF/BAF\\_Abwaegungsvermerk\\_BER.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/-DE/Publikationen_BAF/BAF_Abwaegungsvermerk_BER.pdf?__blob=publicationFile&v=3))
- ▷ *Fluglärmberichte* - (<https://corporate.berlin-airport.de/de/unternehmen-presse/presse-portal/publikationen.html#flueglaermbericht>).
- ▷ *Fluglärmgesetz* - FluLärmG ([https://www.gesetze-im-internet.de/flul\\_rmg](https://www.gesetze-im-internet.de/flul_rmg)).
- ▷ *Planfeststellungsbeschluss* - Planfeststellungsbeschluss Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004, AZ Az.: 44/1-6441/1/101, hrsg. v. Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg ([https://www.eib.org/attachments/pipeline/20010389\\_nts\\_de.pdf](https://www.eib.org/attachments/pipeline/20010389_nts_de.pdf)).
- ▷ Reinhard König (et al.): Abschlusspräsentation Projekt "Leiser Flugverkehr" - Köln-Porz, 16. März 2004, S. 11 ([https://www.dlr.de/me/Portaldata/25/Resources/dokumente/flugphysiologie/vortrag5\\_flugverfahren.pdf](https://www.dlr.de/me/Portaldata/25/Resources/dokumente/flugphysiologie/vortrag5_flugverfahren.pdf)).

### *Web-Seiten*

- ▷ Aktiver Schallschutz - Forum Flughafen und Region <https://www.aktiver-schallschutz.de/-massnahmen/abstand-zur-laermquelle-erhoehen/continuous-descent-operations-cdo/> (Dieser Webseite ist auch die Abbildung auf dem Titelblatt entnommen worden.)
- ▷ Flugradar - <https://flightradar24.de/>