



Informationsvorlage

Vorlage Nr.	IV-019/2026	öffentlich	Datum
Bearbeiter	Frau Bluhm		01.04.2026
Einreicher	Bürgermeister		

Betreff:

Sachstand Fluglärm

Beratungsfolge:			
Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Ö	21.04.2026	Gemeindevertretung	Information

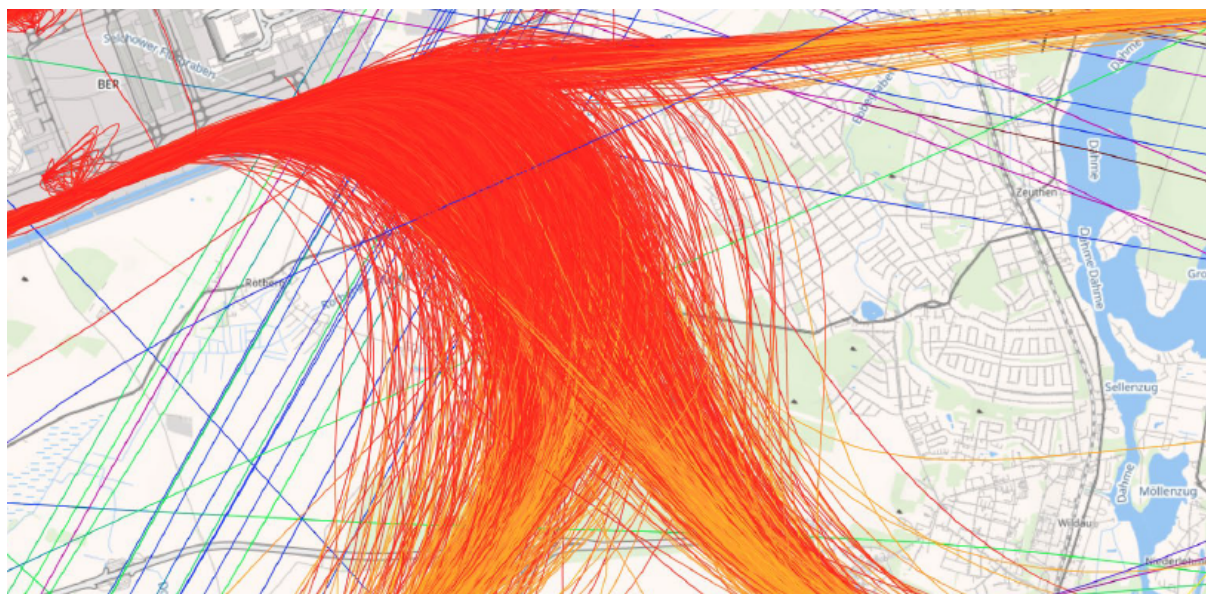
Begründung:

Die Gemeinde Zeuthen ist von Fluglärm durch zwei Abflugrouten bei Ostwind und Nutzung der Südbahn betroffen. Zum einen bei Nutzung der Quebec-Routen (Hoffmannkurve) und zum anderen bei Nutzung der Zulu-Route (15 °-Knick). Das sind im Durchschnitt insgesamt ca. 17 % der Abflüge vom BER:

		2021	2022	2023	2024	2025
Ost	NB	14 %	13 %	14 %	14 %	12 %
	SB	11 %	20 %	20 %	19 %	16 %
West	NB	41 %	26 %	28 %	29 %	30 %
	SB	34 %	41 %	38 %	38 %	42 %
Gesamt		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Zeuthen liegt nicht in den Lärmschutzzonen und hat keinen Anspruch auf passiven Schallschutz. Faktisch kommt es aber immer wieder zu erheblichen Lärmereignissen durch abfliegende Luftfahrzeuge.

In der folgenden Darstellung sind die Flugbewegungen exemplarisch für 2 Wochen im August 2024 dargestellt:



Hoffmannkurve:

In der Darstellung ist eine breite Streuung beim Fliegen der sog. Hoffmannkurve festzustellen. Ziel der Bestrebungen der Gemeinde Zeuthen und der Umlandgemeinden ist seit jeher, dass die Flugrouten sauber geflogen werden. Dies ist technisch möglich, wird jedoch viel zu oft nicht durchgeführt.

Ende 2024 kündigte die Deutsche Flugsicherung (DFS) an, ein neues Navigationssystem (PBN-performance based navigation) einführen zu wollen. In der folgenden Darstellung wurde den Mitgliedern der Fluglärmkommission (FLK) ein Toleranzbereich präsentiert, der weit nach Zeuthen hineinragt:



Gegen diese Einführung des PBN-Verfahrens wurden in den ZEWS-Kommunen Anfang 2025 Unterschriften gesammelt. Diese wurden den maßgeblichen Akteuren übergeben, leider ohne eine Änderung bei der Einführung des Verfahrens.

Zudem wurden in der FLK Maßnahmen beschlossen, die die Einführung des Verfahrens flankieren und lärmärmer machen sollten. Auch diese wurden nicht beachtet. Es fanden zahlreiche Besprechungen mit den Akteuren (DFS, BAF, BER, LuBB usw.) statt bis hin zu Anfragen im Bundes- und Landtag. Die DFS führte dennoch zum 30. Oktober 2025 das Verfahren am BER ein.

In der 113. FLK berichtete die DFS zum Stand der Einführung des PBN-Verfahrens mit der folgenden Darstellung:

Sachstand Umstellung PBN – Verfahren

Abflüge 06R und 06L vom 01.11.24 und 30.11.24 zum Vergleich 01.11.25 und 30.11.25 (00:00 – 23:59)



3 113. Fluglärmkommission Berlin, Vorläufiger Sachstand – PBN-Einführung, 03. Dezember 2025



DFS Deutsche Flugsicherung

Obwohl nur wenige Tage die Hoffmannkurve genutzt wurde, ist eine Ausdehnung über Zeuthen

festzustellen. Dieser Effekt wird vehement abgelehnt. In der nächsten FLK im zweiten Quartal 2026 will die DFS aufgrund von weiteren Untersuchungen die Auswirkungen erneut darstellen.

Die Forderungen der Gemeinde Zeuthen gemeinsam mit den Nachbarkommunen zur Verbesserung der Abflugverfahren sind:

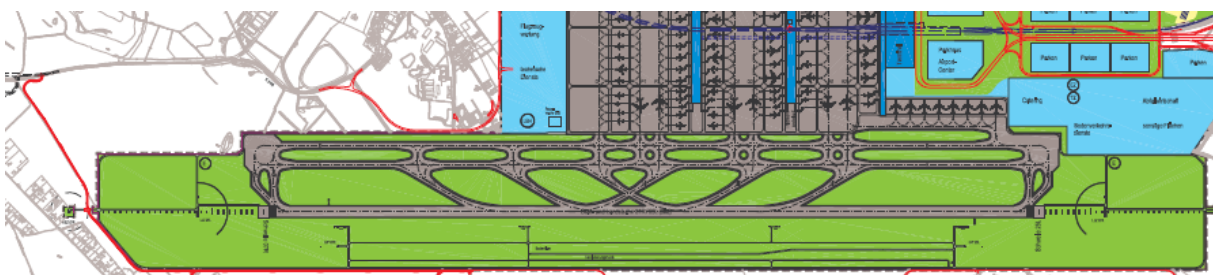
- Verhinderung von Intersection-Takeoffs (Flugzeuge hätten ca. 1,54 km mehr Startbahn zur Verfügung)
- Vorverlegung des departure-end-of-runway (Flugzeuge dürften nicht die volle Länge der Startbahn nutzen und müssten früher abheben)
- Weitere Optimierung der Lärmentgeltordnung zur Sanktionierung von überschießenden Flügen
- Bau eines weiteren Aufrollweges wie im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen

Auf der nachfolgenden Abbildung ist zu sehen, dass der fehlende Aufrollweg bei Nutzung eines intersection-takeoffs die Startbahn um 1,54 km verkürzt:



Wäre der Flughafen wie geplant gebaut worden, stünden auch bei intersection takeoffs ca. 500 m mehr Startbahn zur Verfügung, was ein früheres Abheben ermöglichen würde.

Die folgende Abbildung zeigt die ursprüngliche und planfestgestellte Planung der Aufrollwege, die jedoch nicht umgesetzt wurde auf der Südbahn.



15°-Knick

Der sogenannte 15°-Knick führt direkt über Zeuthen und darf nur in Ausnahmefällen genutzt werden. Nach dem Aeronautical Information Circular (AIC) IFR13/20 vom 22.10.2020:

*„Sollte ein Luftfahrzeugführer aus **aerodynamischen oder meteorologischen Gründen** den in der Abflugstrecke vorgegebenen Steiggradienten nicht erfüllen können, muss dies bei der Anlassfreigabe mitgeteilt werden. Nur in diesen Fällen gibt dann die DFS die Freigabe für die alternativen Abflugstrecken. Bei Nichtbeachtung kann es zu einer Überprüfung durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung kommen.“*

In der Vergangenheit war immer wieder und teilweise sehr massiv zu beobachten, dass Airlines bewusst darauf verzichtet haben, die Hoffmannkurve zu nutzen und so die Ausnahme der Nutzung

des 15°-Knick zur Regel gemacht haben. Die Zusicherungen der DFS und des BAF, dass eine Verletzung der Regeln wie beim Überfahren einer roten Ampel im Straßenverkehr geahndet würden, wurden in der Vergangenheit nicht umgesetzt. Airlines haben nachweislich nicht die Voraussetzungen zum Fliegen dieser Route erfüllt und sind dennoch diese Route sanktionslos geflogen. Durch ein vehementes Auftreten gegenüber der DFS und der vielen Kontakte zu Airlines konnten in der Vergangenheit aber stets Verbesserungen erzielt und weitere Verschlechterungen verhindert werden.

Die bereits zuvor genannten Forderungen der Gemeinde Zeuthen und der Nachbarkommunen würden bei einer Umsetzung auch dazu führen, dass der 15°-Knick als wirkliche Ausnahme geflogen werden kann und damit die Lärmimmissionen gemindert werden.

Problematisch ist, dass bei der Einführung der neuen Lärmentgeltordnung zwar ein sauberes Fliegen der Hoffmannkurve monetär belohnt wird, jedoch ein falsches Fliegen des 15°-Knick nicht sanktioniert wird. Nach Einschätzung der Gemeinde kann das System sogar dazu führen, dass ein Fliegen des 15°-Knicks monetär attraktiver ist, als ein unsauberes Fliegen der Hoffmannkurve. Das würde zu einem Belohnungssystem führen, das der Abflugroutensystematik und dem AIC IFR13/20 widerspricht und dieses sogar systematisch konterkariert.

In der Arbeitsgruppe Lärmentgelt der FLK hat die Gemeinde Zeuthen dies immer wieder angemahnt. Hier besteht ein grundsätzlicher Dissens mit der Flughafengesellschaft. Die Gemeinde Zeuthen prüft momentan gemeinsam mit der Schutzgemeinschaft rechtliche Schritte gegen eine solche Systematik.

Nachtflugverbot und dritte Startbahn:

Immer wieder gibt es Versuche das Nachtflugverbot aufzuweichen bzw. in Frage zu stellen und neuerdings kamen Diskussionen zu einer dritten Start- und Landebahn auf. Die Gemeinde Zeuthen, die Schutzgemeinschaft und die FLK halten strikt am Nachtflugverbot fest. Dazu besteht ein klarer Planfeststellungsbeschluss, der auch von der Oberen Luftfahrtbehörde nicht in Frage gestellt wird.

Die Forderungen nach einer dritten Start- und Landebahn sind absurd, da der Flughafen bis heute nicht an seiner Kapazitätsgrenze ist. Zeuthen wird auch in Zukunft solche Überlegungen strikt ablehnen.

Ausblick

Die Gemeinde Zeuthen wird weiterhin in der FLK, mit der Schutzgemeinschaft, mit der Bürgerschaft und gegenüber allen Akteuren (DFS, BAF, LuBB, FBB, Landesregierung, Bundesregierung die Umsetzung der aufgezeigten Forderungen einfordern.

Die bisherigen Bemühungen haben leider nicht zu einer Umsetzung der Forderungen geführt. Jedoch konnten auch weitergehende Verschlechterungen verhindert werden.

Anlage/n

Keine