



Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde
Berlin-Brandenburg
Mittelstr. 5/5a
12529 Schönefeld

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
12521 Berlin

Ralf Wagner
Schallschutz und Umwelt
F +49 30 6091-73505
ralf.wagner@berlin-airport.de
www.berlin-airport.de

19.11.2021

Auflagenvollzug Planfeststellungsbeschluss BER - Nauausweisung Schallschutzgebiete Ihr Schreiben vom 26.10.2021

Sehr geehrter Herr Preuß,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben sowie die zur Einbeziehung der Messwerte aus dem Monat Oktober gewährte Fristverlängerung und kommen Ihrer Bitte zur Darlegung des Standes unserer Ermittlungen zur Fluglärmbelastung des ersten Betriebsjahres gerne nach. Dabei teilen wir Ihre Auffassung, dass aufgrund der Covid-19-Pandemie und ihren Auswirkungen auf die Luftfahrtindustrie nicht von einem „vollständigen Betriebsjahr“ im Sinne der aufgrund der Prozessklärung verfügbaren Auflage in Teil A II 5.1.10 Nr. 1) ausgegangen werden kann.

Dessen ungeachtet führen wir selbstverständlich kontinuierliche Lärmmessungen in der Umgebung des Flughafens durch und haben diese vorliegend für den Zeitraum seit dem 04. November 2020 bis einschließlich 31. Oktober 2021 auch unter dem Gesichtspunkt der vorgesehenen Neuausweisung ausgewertet. Im Ergebnis wurde an keiner der Messstellen außerhalb der bestehenden Schutzzonen ein Auslösewert überschritten, der eine Neuausweisung erforderlich machen würde. Teilweise wurden die festgelegten Auslösewerte sogar innerhalb der Schutzzonen deutlich unterschritten. Soweit Auslösewerte überschritten wurden, betraf dies ausschließlich Messstellen innerhalb der bereits heute vorhandenen Schutzgebiete.

Wir haben die Ergebnisse unserer Auswertung in den beigefügten Kartendarstellungen zusammengefasst. Dabei haben wir unsere Auswertung nicht auf die Messstellen außerhalb der Schutzgebiete beschränkt, sondern auch Messstellen innerhalb der Schutzgebiete einbezogen. Überschreitungen der Auslösewerte haben wir jeweils farblich markiert, um deutlich zu machen, an welchen Messstellen innerhalb der Schutzzonen die maßgeblichen Werte heute überhaupt erreicht werden und an welchen Messstellen dies selbst innerhalb der Schutzzonen nicht der Fall ist. Die ausgewiesenen Werte beziehen sich auf die im eingangs genannten Zeitraum jeweils maximal gemessenen

Monatswerte der Dauerschallpegel für den Tag- und Nachtzeitraum sowie die pro Durchschnittsnacht vorliegende Anzahl der Überschreitungen eines Maximalpegels von 70 dB(A). Da im Moment die Bahnen alternierend genutzt werden und bis auf wenige Messstellen im Bereich zwischen den beiden Start- und Landebahnen die Belastung nur jeden zweiten Monat auftritt, eine Überprüfung der Werte aber in einem Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate vorgenommen wird, stellt diese Betrachtung eine deutliche Überschätzung dar. Das liegt daran, dass derzeit noch der vollständige Betrieb auf jeweils nur einer Start- und Landebahn abgewickelt wird. Bei einer Verteilung dieses Betriebs auf zwei Start- und Landebahnen würden hingegen pro Bahn nur rund die Hälfte der Schallereignisse auftreten und sich der Dauerschallpegel dadurch entsprechend vermindern. Eine Halbierung der Anzahl der Schallereignisse je Bahn würde voraussichtlich zu einer Pegelmin- derung von rund 3 dB führen.

Im Einzelnen:

An Messstellen, die außerhalb der Nachtschutzzone gelegen sind, liegen Dauerschallpegel deutlich unter der Auslöseschwelle von 50 dB(A) vor. Der höchste Schallpegel dieser Messstellen liegt bei 37,8 dB(A) an der Messstelle 27 (Roter Dudel) vor. An der Messstelle 25 in Schulzendorf, die knapp außerhalb der Nachtschutzzone liegt, wurde im August ein maximaler nächtlicher Monatsdauerschallpegel von 35,6 dB(A) gemessen, obwohl in diesem Monat überdurchschnittlich viele Flüge über die Zulu-Route abgewickelt wurden, die direkt über der Messstelle verläuft. Im Oktober betrug der nächtliche Dauerschallpegel an dieser Messstelle 38,8 dB(A) größtenteils hervorgerufen durch Landungen. Auch das Maximalpegelhäufigkeitskriterium (MHK/NAT) liegt an diesen Messstellen bei sehr geringen Werten bei durchschnittlich 0 Überschreitungen.

Selbst an Messstellen, die bereits innerhalb der Nachtschutzzone liegen, sind Auslöseschwellen durch die Messwerte derzeit nicht überschritten. Dies betrifft die Messstellen in Jühnsdorf (45,0 dB(A)), Genshagen (44,8 dB(A)), Diedersdorf (46,7 dB(A) und Kiekebusch (44,8 dB(A)). Bei den Messstellen im Osten des Flughafens, die durch Landungen betroffen sind, ergeben sich zwar Überschreitungen der Auslöseschwellen für den Anspruch auf Erstattung von Schallschutz im Nachtzeitraum. Diese Messstellen liegen allerdings auch deutlich innerhalb der Schutzzonen, so dass die Betroffenen bereits heute Ansprüche im Schallschutzprogramm BER geltend machen können. Eine bereits im Mai 2021 durchgeführte mobile Messung in Erkner (knapp außerhalb der Schutzzone) ergab ebenfalls deutliche Unterschreitungen der Nachtschutzkriterien, so dass auch hier eine notwendige Vergrößerung der Schutzzonen ausgeschlossen werden kann.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei Messstellen, die außerhalb der Tagschutzzone gelegen sind. Auch hier ist der erforderliche Dauerschallpegel von 60 dB(A) deutlich unterschritten. Der höchste Schallpegel (54,2dB(A)) liegt an der Messstelle in Karolinenhof Nord vor, die knapp außerhalb des Tagschutzgebiets gelegen ist. An der Messstelle 19 (Müggelheim), die an der Schutzzonengrenze Tagschutz liegt wurde ein maximaler Monats-Dauerschallpegel von 56,4 dB(A) aufgezeichnet. Ein ähnlicher Wert ergibt sich auch in Diedersdorf nahe der Schutzzonengrenze.

Im Hinblick auf die oben benannte Überschätzung durch Betrachtung der höchsten gemessenen Dauerschallpegel ist auch bei steigenden Verkehrszahlen mittelfristig nicht davon auszugehen,

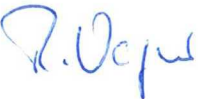
dass sich neue Anspruchsgrenzen ergeben. Gleichwohl planen wir eine monatliche Aktualisierung und Überprüfung der Daten.

Derzeit ist darüber hinaus vollkommen unklar, wann das Luftverkehrsaufkommen wieder Vorkrisen-niveau erreichen wird. Aus unserer Sicht kann dieser Aspekt allerdings auch nicht alleiniger Maßstab für die Festlegung eines Zeitpunkts einer Neuausweisung der Schutzgebiete sein. Dies halten wir auch mit Blick auf den Sinn und Zweck der Nebenbestimmung für nicht zielführend. Mit der Regelung soll letztlich insbesondere dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Festsetzung von Flugverfahren nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern nachgelagert erfolgt. Auch wenn die vorgesehene Neuausweisung insgesamt erfolgen soll, dient sie aufgrund ihrer Zielsetzung dem vorrangigen Zweck, dort Korrekturen bei den Schutzzonen vorzunehmen, wo aufgrund der Entkopplung von Planfeststellungsverfahren und Festsetzung der Flugverfahren zusätzliche Betroffenheiten entstehen, und zwar unabhängig von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens.

In jedem Fall halten wir es vor einer Neuausweisung zunächst für notwendig, dass die flugsicherungsseitig vorgesehene Evaluierung der Flugverfahren erfolgt ist.

Darüber hinaus regen wir neben der turnusmäßigen Auswertung der Messdaten einen regelmäßigen Austausch an, um ggf. auf luftverkehrliche Entwicklungen angemessen reagieren zu können.

Mit freundlichen Grüßen

i.V. 

Ralf Wagner
Leiter Schallschutz & Umwelt

i.A. 

Dr. Kai Johannsen
Leiter Immissionsschutz

Maximale Monats- L_{eq} (22-6 Uhr) und Nachtschutzgebiet

