

Stellungnahme
zum Gesetz- und Verordnungsblatt
für das Land Brandenburg
vom 21. August 2013
**über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs
für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg**

1. Einleitung

Die im Gesetzblatt vorgelegten Angaben über die Tagschutzgebiete 1 und 2 sowie das Nachtschutzgebiet (Randkurvendaten in Tabellenform und als Isokonturliniendiagramm) entsprechen den Forderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLSG) aus dem Jahre 2007. Die Berechnungen erfolgten auf der Grundlage der Ersten Verordnung zur Durchführung dieses Gesetzes unter Benutzung der Anleitung zur Datenerfassung (AzD vom 19. 11. 2008) und der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB vom 19. 11. 2008) mit einem Prognosehorizont von 10 Jahren für das Jahr 2023. Als Begrenzungswerte für die so ermittelten Lärmschutzbereiche gelten die im §2, Abschnitt (2), Punkt (2) des FlugLSG festgelegten Werte:

Tagschutzzone 1: $Leq_{Tag} = 65 \text{ dB(A)}$ (außen)

Tagschutzzone 2: $Leq_{Tag} = 60 \text{ dB(A)}$ (außen)

Nachtschutzzone: $Leq_{Nacht} = 55 \text{ dB(A)}$ (außen) und
maximal 6 Überflugereignisse mit einem
 $LAS_{max} \geq 57 \text{ dB(A)}$ (innen)

2. Bewertung in Bezug auf den Flughafen BER

Im Planfeststellungs- und Planergänzungsbeschluss wurden – abweichend vom Fluglärmgesetz – andere Festlegungen getroffen, die sich mit den oben angegebenen Daten und Berechnungsverfahren nicht vergleichen lassen.

1. Das gültige Prognosejahr 20XX entspricht nicht dem Jahr 2023.
2. Es gibt nur ein Tagschutzgebiet mit einem Begrenzungswert von

LeqTag = 60 dB(A) (außen) und zuzüglich einer Maximalschallpegelbegrenzung auf 55 dB(A) (innen), die in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres keinmal überschritten werden darf.

Die Berechnung dieser Grenzwerte erfolgt dabei – abweichend von den Festlegungen im Fluglärmgesetz – nach den Algorithmen der AzB-DLR aus dem Jahre 1999 und den Datengrundlagen für die Flugzeuggruppen auch aus dieser Zeit. Sowohl die Berechnungsverfahren, als auch diese Datengrundlagen wurden durch das neue Fluglärmgesetz und die dazugehörigen Verordnungen zur Durchführung der Berechnungen (AzD und AzB aus dem Jahr 2008) grundlegend verändert, so dass eine Vergleichbarkeit mit den jetzt durchgeführten Berechnungen nicht mehr gegeben ist.

3. Für das Nachtschutzgebiet wurde – abweichend vom Fluglärmgesetz aus dem Jahre 2007 – ein nächtlicher Dauerschallpegel vom maximal $Leq_{Nacht} = 50$ dB(A) (außen) festgelegt. Zuzüglich dürfen an der Grenze dieses Schutzgebietes im Rauminnen bei gekippt geöffnetem Fenster in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate maximal 6 Überflüge mit einem Maximalschallpegel $L_{Amax} \geq 55$ dB(A) auftreten. Die Berechnung soll hierfür unter Benutzung der AzB 2008 erfolgen, allerdings an Stelle der vorgeschriebenen Sigma-Korrektur unter Anwendung der sogenannten 100%/100%-Regel für beide An- und Abflugseiten des Flughafens. Dadurch sind auch hier keine Möglichkeiten gegeben, die nach dem Fluglärmgesetz 2007 berechneten Werte mit den auf Grund der abweichenden Berechnungsverfahren und Ausgangsdaten berechneten Ergebnissen zu vergleichen.
4. Besonders gravierend negativ für eine objektive Überprüfung der Berechnungsergebnisse ist nach wie vor die Unsicherheit, welche Ausgangsdaten (DES) jetzt für die Berechnung zu Grunde gelegt worden sind, da immer wieder Vorbehalte für eine Veröffentlichung der endgültig belastbaren Ausgangsdaten (endgültige Flugrouten, total veränderter Flugzeugmix, teilweise erheblich veränderte Flugzeuggruppendaten, fehlerhafte alpha-Matrizen für die Anwendung der Sigma-Korrektur, die dann aber doch nicht realisiert worden ist bzw. werden sollte, usw.) durch die zuständigen Behörden bzw. die Flughafengesellschaft geltend gemacht worden sind.