

Beschlussantrag für die 69. Sitzung der Fluglärmkommission Berlin-Schönefeld

TOP ...

Abwägungskriterien für die Lärmoptimierung von An- und Ablugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg

Die Mitglieder der Fluglärmkommission Berlin Schönefeld mögen beschließen:

Die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wird gebeten, bei der Optimierung von Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg die Abwägung mit den Belangen des Lärmschutzes transparent und nachvollziehbar vorzunehmen sowie die Ergebnisse entsprechend darzustellen. Der Vergleich verschiedener Flugroutenvarianten sollte hinsichtlich der Tagesbelastung bei Beachtung der durch die Planfeststellung definierten Schutzziele zusätzlich nach den folgenden Kriterien vorgenommen werden:

1. Die Anzahl von Betroffenen durch Beurteilungspegel über 60 dB(A) (berechnet nach AzB08) ist auf ein unvermeidliches Minimum zu reduzieren.
2. Betroffenheiten durch Beurteilungspegel zwischen 45 und 60 dB(A) sind wie folgt zu gewichten: Der Beurteilungspegel wird in 5 dB breite Pegelklassen unterteilt. Vom Fluglärm Belasteten im Pegelbereich 45 - <50 dB(A) wird ein Gewicht von 0,05 zugeordnet, Belasteten im Bereich 50 - <55 dB(A) wird ein Gewicht von 0,125 zugeordnet und Belasteten im Pegelbereich 55 - <60 dB(A) wird ein Gewicht von 0,25 zugeordnet. Die Anzahl der Belasteten pro Pegelklasse wird jeweils mit dem entsprechenden Gewichtungsfaktor multipliziert und das Ergebnis über alle Pegelklassen aufsummiert. Der so ermittelte Index soll zur vergleichenden Betrachtung verschiedener Flugroutenvarianten genutzt werden.
3. Betroffenheiten durch Beurteilungspegel unter 45 dB(A) werden nicht berücksichtigt.

Begründung:

Die notwendige Abwägung mit den Belangen des Lärmschutzes bei der Optimierung von Flugrouten für den Flughafen Berlin Brandenburg erfordert die Formulierung von objektiven Abwägungskriterien, die die bestehenden Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigen. Hiernach sind erhöhte Gesundheitsrisiken durch Fluglärm ab Tagespegeln von 60 dB(A) lärmmedizinisch anerkannt. Diese Gesundheitsrisiken sind im Sinne der Vorsorge soweit wie möglich zu vermeiden. Darauf hatte auch die luftrechtliche Planfeststellung abgestellt.

Betroffenheiten unterhalb von 60 dB(A) sollen in Anlehnung an die repräsentative Frankfurter Belästigungsstudie (16 h - Tagesbelastung) aus dem Jahr 2006 gewichtet werden. Bei Nutzung der Gewichtungsfaktoren 0,05, 0,125 und 0,25 für die Pegelklassen 45 - <50 dB(A), 50 - <55 dB(A) und 55 - <60 dB(A) sowie Aufsummierung der Ergebnisse über die Pegelklassen wird ein Index ermittelt, der gleichzeitig der zu erwartenden Anzahl der Betroffenen mit deutlichem Belästigungsempfinden ent-

spricht. Flugroutenvarianten mit niedrigerem Index sind in der vergleichenden Betrachtung aus Sicht des Fluglärmschutzes Flugroutenvarianten mit höherem Index vorzuziehen.

Betroffenheiten unter 45 dB(A) sollen im Rahmen der Optimierung nicht berücksichtigt werden, da die Belastung hier unterhalb der üblichen Beachtlichkeitsschwelle liegt.