



LAND BRANDENBURG

Ministerium für
Infrastruktur und
Landwirtschaft

Ministerium für Infrastruktur und
Landwirtschaft

I Postfach 60 11 61

I 14411 Potsdam

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Geschäftsführung
12521 Berlin

Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
Bearb.: Frau Pohl
Gesch-Z.: 44-6441/1/201-1200
Hausruf: 0331 / 866-8305
Fax: (03 31) 8 66-8365
Internet: www.mil.brandenburg.de

Tram 90-93, 96, 98
Potsdam Hauptbahnhof: DB und S-Bahn 7

Potsdam, ¹³ Dezember 2012

nachrichtlich:

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Bereich Recht
12521 Berlin

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH
Stabsstelle Schallschutz
12521 Berlin

**Fluglärmschutzaufgaben des Planfeststellungsbeschlusses zum Vorhaben
„Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ vom 13. August 2004 in der
aktuellen Fassung;**

**hier: Vollzugshinweise zur Umsetzung der angeordneten
Schallschutzmaßnahmen**

Bescheid des MIL vom 02. Juli 2012

Schreiben des MIL vom 15. August 2012

Schreiben der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) vom 30. Oktober 2012

Sehr geehrte Herren Geschäftsführer,

zunächst weise ich darauf hin, dass weder mit dem o.g. Schreiben vom 15.
August 2012 noch mit dem heutigen Schreiben der Planfeststellungsbeschluss
Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 in seiner
derzeit gültigen Fassung einschließlich der gegenüber dem

Bundesverwaltungsgericht abgegebenen Prozessklärungen in den Klageverfahren gegen die Planfeststellung geändert, ergänzt oder in sonst einer Form modifiziert wird.

Unter Bezug auf meinen Bescheid vom 02. Juli 2012 und mein Schreiben vom 15. August 2012 haben mir der Leiter des Bereichs Recht der FBB und der Leiter der Stabsstelle Schallschutz der FBB mit Schreiben vom 30. Oktober 2012 mitgeteilt, dass das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Oktober 2012 im Auftrag der FBB eine Ermittlung der Lärmimmissionen am künftigen Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg für das Flugbetriebsszenario 20XX-BAF vorgenommen hat. Ein entsprechendes Datenerfassungssystem zur Fluglärm Berechnung für das Szenario 20XX-BAF in Dateiformat war dem Schreiben vom 30. Oktober 2012 auf Datenträger beigelegt. Beigelegt waren ferner ein Bericht des DLR vom Oktober 2012 mit dem Titel „Ermittlung der Lärmimmission am Flughafen Berlin Brandenburg für das Flugbetriebsszenario BBI-20XX-BAF“ und der Bericht Nr. 5414.1-12/II vom 30. August 2012 der Fa. BeSB GmbH Berlin Schalltechnisches Büro zur Ermittlung der Isolinien für $NAT_{Tag} = 0,5$ des Fluglärms tagsüber gemäß AzB-08 für das Szenario DES20XXBAF.

Als Rechenverfahren diente dem DLR dabei die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB)“ aus dem Jahr 1975 (AzB-75), wobei die im Planfeststellungsverfahren verwendeten Modifikationen des Rechenverfahrens (AzB-DLR) benutzt wurden. Das verwendete Datenerfassungssystem für das Szenario 20XX-BAF beruht auf der im Gutachten M2 aus dem Antrag auf Planfeststellung für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld beschriebenen Datengrundlage für das Szenario 20XX, soweit diese nach Auffassung der FBB nicht wegen der veränderten Flugstrecken, Flugzeuggruppenzuordnung und des Flugzeugmixes der Anpassung bedürft haben. Die Berechnungen von BeSB wurden mit der AzB aus dem Jahr 2008 (AzB-08), die auch Grundlage des Vollzugs des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm für die Ermittlung von Fluglärmbelastungen ist, durchgeführt.

Auf Nachfrage wurde mir ferner mit E-Mail der Stabsstelle Umwelt vom 27. November 2012 die bei BeSB als verwendete Unterlage aufgeführte Verkehrsprognose 2023 (Gutachten der Fa. Airport Research Center GmbH (ARC) im Auftrag der FBB mit dem Titel „Festsetzung von Lärmschutzbereichen – Fortführung der Prognoseergebnisse 2019 für den Flughafen Berlin Brandenburg für das Jahr 2023“) vom 13. April 2012 übersandt.

Die Vollzugshinweise in meinem Schreiben vom 15.08.2012 zur Umsetzung der angeordneten Schallschutzmaßnahmen werden wie folgt ergänzt:

- 1) Die von der FBB mit Schreiben vom 30. Oktober 2012 übersandten Unterlagen habe ich zur Kenntnis genommen. Es bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde grundsätzlich keine Bedenken hinsichtlich der Plausibilität der vorgelegten Unterlagen. Ich bitte Sie jedoch jeweils unterschriebene Ausfertigungen der Stellungnahmen und Gutachten nachzureichen.

- 2) Ich weise im Hinblick auf die mit Schreiben vom 30. Oktober 2012 übersandten Unterlagen darauf hin, dass die Verantwortung für die korrekte Ermittlung der Beschreibung der Lärmsituation in der Umgebung des voll ausgebauten und genutzten Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg bei der FBB liegt. Sofern sich nachträglich herausstellen sollte, dass Fluglärmrechnungen Fehler aufweisen, sind diese Fehler unverzüglich zu korrigieren und die Berechnung ist erneut durchzuführen.
- 3) Darüber hinaus weise ich darauf hin, dass die Planfeststellungsbehörde die aktuelle Lärmsituation in der Umgebung des Flughafens Berlin Brandenburg kontinuierlich auf der Grundlage der Aufzeichnungen der nach § 19a LuftVG vorzuhaltenden Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche (Fluglärmessanlagen) überwachen wird. Sollte sich dabei herausstellen, dass die gemessene Lärmbelastung die von Ihnen prognostizierte Lärmbelastung an einzelnen Messstellen oder auch insgesamt überschreitet, wird die Flughafengenehmigungs- bzw. Planfeststellungsbehörde gem. Auflage A II 5.1.9 des Planfeststellungsbeschlusses die Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vornehmen, um die Umsetzung des Lärmschutzkonzepts der Planfeststellung sicher zu stellen.
- 4) Sofern durch den realen Flugbetrieb die in der Planfeststellung festgelegten Schwellenwerte für den Tagschutz (60 dB(A) energieäquivalenter Dauerschallpegel außen) bzw. für den Nachtschutz (50 dB(A) energieäquivalenter Dauerschallpegel außen und/oder 6 x 70 dB(A) Maximalpegel außen) überschritten werden, haben die betroffenen Anwohner einen Anspruch auf Einhaltung der im Planfeststellungsbeschluss definierten Schutzziele für den Tagschutz bzw. den Nachtschutz und zwar unabhängig von der Ausweisung von Schutzgebieten. Die erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen sind unverzüglich durchzuführen. Verantwortlich für die Erfüllung dieses Anspruches ist alleine die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH.
- 5) Mit meinem Bescheid vom 02. Juli 2012, Seite 3 hatte ich Sie verpflichtet, den Antragsberechtigten, insbesondere mit dem Entwurf der Kostenerstattungsvereinbarung, darzulegen, welche Fluglärmbelastungen (Dauerschallpegel und Maximalpegel) auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommens für das Jahr 2023 (Verkehrsszenario 20XX) auf ihre Grundstücke einwirken. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass die Berechtigten erkennen können, ob die FBB ihrer Verpflichtung aus der Planfeststellung nachkommt. Dazu sollen gemäß meinem Bescheid vom 02. Juli 2012 von Ihnen für die Grundstücke der Betroffenen mindestens folgende Angaben zu den prognostizierten Fluglärmbelastungen gegenüber den Berechtigten selber oder in den Kostenerstattungsvereinbarungen angegeben werden:

1. Energieäquivalenter Dauerschallpegel am Tag (berechnet nach AzB-DLR für das Szenario 20XX)
2. Maximalpegelverteilung am Tag (Summenhäufigkeit in 1 dB Schritten, berechnet nach AzB-DLR für das Szenario 20XX)
3. Energieäquivalenter Dauerschallpegel in der Nacht (berechnet nach 1. FlugLSV für das Szenario 20XX)
4. Maximalpegelverteilung in der Nacht (Summenhäufigkeit in 1 dB Schritten, berechnet nach 1. FlugLSV für das Szenario 20XX)
5. Energieäquivalenter Dauerschallpegel in der Nacht (berechnet nach AzB-DLR für das Szenario 20XX)
6. Maximalpegelverteilung in der Nacht (Summenhäufigkeit in 1 dB Schritten, 100 : 100 Betrachtung, berechnet nach AzB-DLR für das Szenario 20XX)

In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass, soweit in dem Schreiben vom 30. Oktober 2012 auf Seite 2 oben nur auf die Berechnung der Maximalpegelverteilung Bezug genommen wird, dies nicht ausreichend ist und mein Bescheid vom 02. Juli 2012 damit nicht vollständig vollzogen würde. Den nach den Schutzauflagen der Planfeststellung Berechtigten sind insofern auch die notwendigen Informationen zur Höhe der Dauerschallpegel anzugeben. Mit den Berechtigten ist abzustimmen, für welchen Einwirkort am Grundstück die Angaben zu erbringen sind.

- 6) In dem Schreiben vom 30. Oktober 2012 wird ausgeführt, dass im Rahmen der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes der Maximalpegel ausgewählt werden soll, dessen Isophonenkurve ($NAT_{Tag} = 0,5$) außerhalb des Grundstücks des Berechtigten auf der dem Lärm zugewandten Seite liegt. Damit erübrige sich die Angabe von Maximalpegelverteilungen. In diesem Zusammenhang stimme ich mit Ihnen überein, dass mit der von Ihnen vorgeschlagenen Vorgehensweise die Einhaltung der Innenschutzziele im Hinblick auf die Maximalpegelkriterien grundsätzlich gewährleistet werden kann. Einem Verzicht auf die Angabe der Maximalpegelverteilungen gegenüber den Antragstellern kann ich jedoch nur zustimmen, wenn den Antragstellern von Ihnen Pläne in einem geeigneten Maßstab zugänglich gemacht werden (z.B. über das Internet), die sowohl die Flurstücksgrenzen als auch den Verlauf der Maximalpegelkonturen für die Isolinien $NAT_{Tag} = 0,5$ in 1 dB Schritten erkennen lassen. Gleiches gilt für den Dauerschallpegel.
- 7) Ihre Vorgehensweise, dass für die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes grundsätzlich Fluglärmbelastungen Verwendung finden, denen die Flugrouten der Rechtsverordnung (247. Durchführungsverordnung zur LuftVO) des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) vom 10. Februar 2012 zur Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und

vom Flughafen Berlin Brandenburg sowie der entsprechenden DVO für Sichtflüge (248. Durchführungsverordnung zur LuftVO des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung vom 23. April 2012) zugrunde liegen, halte ich für sachgerecht. Die luftrechtliche Planfeststellungsbehörde ist für die Festlegung von Flugverfahren nicht zuständig und hat sich in der Planfeststellung zum Flughafenausbau BBI bis zum Jahr 2009, in dem die Planergänzung „Lärmschutzkonzept“ mit Neuregelungen zum Schallschutz erlassen wurde, ausschließlich auf die Grobplanung der DFS aus dem Jahr 1998 gestützt. Mit der Festsetzung der Flugverfahren durch das BAF als zuständige Behörde ist nunmehr festgeschrieben, welche Flugrouten für den Flugbetrieb mit Inbetriebnahme der neuen südlichen Start- und Landebahn Verwendung finden sollen. Die Verschiebung der Inbetriebnahme hat lediglich dazu geführt, dass das Inkrafttreten der Festlegungen für Flugverfahren ebenfalls verschoben wurde. Da mit der Nutzung der neuen Flugrouten gegenüber der bisherigen Planfeststellung auch veränderte, insbesondere für einzelne Berechtigte auch höhere Lärmbelastungen als bisher angenommen verbunden sein können, ist das Abstellen der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes auf Lärmimmissionen, denen ausschließlich die neuen Flugrouten zugrunde liegen, sachgerecht und dient der Umsetzung des planfestgestellten Lärmschutzkonzepts.

- 8) Das von Ihnen mit Schreiben vom 30. Oktober 2012 eingereichte Datenerfassungssystem für das Szenario 20XX-BAF kann jedoch für die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes innerhalb der in der Planfeststellung bisher ausgewiesenen Tag- und Nachtschutzzonen nicht ausschließlich Verwendung finden. Die der Festsetzung der Schutzgebiete zugrundeliegenden Fluglärmbelastungen wurden auf der Grundlage der im Gutachten M2 der Planfeststellung 2004 zugrunde gelegten Flugzeuggruppenzuordnungen und Flugzeugmix berechnet. Die daraus resultierenden Lärmbelastungen waren Gegenstand der Abwägung der Planfeststellungsbehörde. Bei rechtzeitiger Umsetzung des baulichen Schallschutzes für Antragsteller, die ihren Antrag ein Jahr vor der ursprünglich geplanten Inbetriebnahme im Oktober 2011 gestellt hatten, wären nach der bisher praktizierten Vorgehensweise der FBB alle Dimensionierungen des baulichen Schallschutzes auf der Grundlage des Gutachtens M2 erfolgt. Eine Verschiebung der Inbetriebnahme kann sich nicht dahingehend für Berechtigte auswirken, dass bisher gültige Grundlagen für Flugzeuggruppenzuordnungen und Flugzeugmix nicht mehr berücksichtigt werden. Die entsprechenden Ansprüche bestehen bis fünf Jahre nach Inbetriebnahme der neuen südlichen Start- und Landebahn. Insofern ist der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes für Grundstücke in den Tag- und Nachtschutzgebieten der Planfeststellung mindestens die Fluglärmbelastung außen zugrunde zu legen, die sich mit der Flugzeuggruppenzuordnung und dem Flugzeugmix aus dem Gutachten M2 ergibt.

- 9) Gegen die ausschließliche Verwendung des Datenerfassungssystems für das Szenario 20XX-BAF zur Ermittlung der maßgeblichen Außenpegel für die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes für alle Berechtigten, deren Grundstücke sich außerhalb der in der Planfeststellung geregelten Schutzgebiete befinden, z.B. auch in den gemäß Prozessklärung des MIL vom 21. September 2011 in den Verfahren BVerwG 4 A 4000.10, 4 A 4001.10 ermittelten Schutzzonen auf der Basis des für das Jahr 2015 zu erwartenden Flugverkehrsaufkommen, bestehen keine Bedenken.

Werden die vorstehend beschriebenen Hinweise von Ihnen beachtet, steht der Vollzug des Lärmschutzkonzepts weiterhin in Übereinstimmung mit dem Beschluss des OVG Berlin-Brandenburg vom 15. Juni 2012, dem Planfeststellungsbeschluss in seiner derzeit gültigen Fassung sowie den beim Bundesverwaltungsgericht abgegebenen Prozessklärungen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Bayr