

Analyse der Fluglärmbelastung durch den Flughafen Berlin-Schönefeld im Bereich der auf der westlichen Seite gelegenen Messstellen 7 (Blankenfelde/Glasower Damm) und 8 (Mahlow/Waldblick)

Auf der Grundlage der verfügbaren Daten der FBB für die Messstellen 7 und 8 für die Jahre 2000 und 2013 wurden für die Fluglärmbelastung im Bereich dieser Messstellen wesentliche Belastungen durch den Flugverkehr untersucht, um festzustellen, wie sich diese Belastungen in einem Zeitraum von 14 Jahren verändert haben.

Die folgende zeigt tabellarische die Entwicklung einiger interessanter Parameter:

Parameter Jahr	Messstelle 8		Messstelle 7		Bewertung
	2000	2013	2000	2013	
Nges	16958	32687	16958	32687	1
Ngem	7073	14209	7483	15865	2
Laxmax/dB(A)	103,9	97,5	97,6	94,7	3
Lmaxeff/dB(A)	82,6	79,3	75,8	73,6	4
Lmaxmittel/dB(A)	75,4	77,0	73,4	75,0	5
Spannweite,dB(A)	-6...+13	-8...+9	-6...+11	12...+10	6
N(S5,2-S)	3368	11212	3368	11212	7
N(S5,2-L)	3348	10628	3348	10628	7
N(S5.1-S)	< 1000	2420	< 1000	2420	8
N(S5.1-L)	< 1000	2372	< 1000	2372	8
LeqT/dB(A)	58,2	59,2	53,9	55,8	9
LeqN/dB(A)	55,4	55,3	50,3	50,4	10

Es lassen sich danach folgende Tendenzen feststellen:

- 1: Die Gesamtzahl der vom SXF abgewickelten Flugbewegungen Nges hat sich etwa verdoppelt
- 2: das gilt auch für die an den beiden Messstellen erfassten Flugbewegungen Ngem, deren höchste Maximalschallpegel oberhalb der Ansprech-Schwellenwerte der Messstellen gelegen haben müssen (Blankenfelde: 63 dB(A) , Mahlow: 73 dB(A).
- 3: Höchster aufgetretener Maximalschallpegel höchstens einiger weniger Flugzeuge Lmamax. Hier zeigt sich eine deutliche Verringerung im Laufe der Jahre, d.h. die früher überlauten Flugzeuge sind aus dem Verkehr gezogen worden und lärmärmere Flugzeugtypen sind verstärkt zum Einsatz gekommen.
- 4: Gleiche Tendenzen sind beim energetisch gemittelten Maximalschallpegel Lmaxeff festzustellen
- 5: während beim arithmetisch gemittelten Maximalschallpegel Lmaxmittel trotz weniger lauter Flugzeuge, zahlenmäßig aber deutlich zugenommener Flugbewegungen eine leichte Erhöhung festzustellen ist.
- 6: Die Spannweite aller im gesamten Beobachtungszeitraum der 180 Tage der sechs verkehrsreichsten Monate der Jahre 2000 und 2013 aufgetretenen Maximalschallpegel liegt etwa konstant im Bereich von -10 bis +10 dB(A) um den Mittelwert Lmaxmittel und zeigt damit die für die aurale Belastung kritischen Werte, die durchweg eine hohe Belastung charakterisieren.
- 7: Deutlich erkennbar ist die Verdreifachung der am meisten im Flugzeugmix vertretenen

Gruppe S5.2 (A319, A320, A321, B737, B757) der „Billigfliegergesellschaften“, deren Anteil am gesamten Flugzeugmix von 39,6% auf 66,8% gestiegen ist. SXF hat sich also zum „exklusiven Hort der >>lowcostcarrier<< entwickelt. Man fragt sich, ob das auf Dauer gut gehen kann ?

- 8: In den letzten Jahren hat sich eine weitere Gruppe S5.1, die der Geschäftsflieger, der kleinsten Jets, deutlich verstärkt herausgebildet. Anfangs noch unter 1000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten, haben sie inzwischen deutlich mehr als 2000 Flugbewegungen erreicht und sind damit maßgebend an der Zahl der am häufigsten wahrgenommenen Flugzeuge beteiligt.
- 9: Schließlich ergibt sich trotz weniger lauter Flugzeuge, die aber zahlenmäßig deutlich zugenommen haben, dass sich der für die am Tage auftretende Belastung maßgebende Dauerschallpegel $LeqT$ teilweise sogar beachtlich erhöht hat, während
- 10: die nächtliche Belastung ($LeqN$) etwa konstant geblieben ist.

Auch zeigt sich wieder deutlich, dass das von den Politikern und Vertretern der Luftverkehrslobby oft verbreitete Argument, dass trotz steigenden Luftverkehrs durch immer „leisere“ Flugzeuge die Belastung der Bevölkerung im Umfeld der Flugplätze nicht zunimmt, sogar eher abnimmt, falsch und verlogen ist. Hierbei wird nämlich bewusst übersehen, dass sich der Umschlag der neuesten Forschungsergebnisse der Luftfahrtindustrie zur Verminderung des Fluglärms an der Quelle (Flugzeug) nur extrem langsam im Rahmen der Modernisierung des Flugzeugparks bemerkbar macht, wenn man bedenkt, dass mindestens 30 Jahre vergehen, bis sich der maßgebende Flugzeugmix im Bereich eines Flughafens vollständig erneuert haben kann.

Es bleibt daher auch die Forderung, dass – unabhängig von der Entwicklung der Flugzeugtechnik und –technologie in den nächsten Jahren – die Anforderungen an einen allen Anforderungen entsprechenden Schallschutz unverändert verbleiben und von allen Seiten ernst von der Luftverkehrslobby ernst genommen werden müssen.