

# Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

---

## ANTRAG

**für die öffentliche Sitzung**

**Kreistag**

**Einreicher:** Fraktionen von CDU, SPD, DIE LINKE, FDP/BV und VF

**Betr.:** Maßnahmen zum aktiven Schallschutz am Flughafen BER

**Sachverhalt:**

Der Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg ist das wichtigste Infrastrukturprojekt der Länder Brandenburg und Berlin. Mit ihm verbinden sich große Hoffnungen bzgl. der wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Gleichzeitig sind mit dem im so genannten Konsensbeschluss von 1996 festgelegten Standort Schönefeld erhebliche Probleme in Bezug auf die Fragen Raumverträglichkeit, Lärmschutz und Flughafenentwicklung verbunden.

Der Kreistag Teltow-Fläming möchte einen wirtschaftlichen Flughafen in Brandenburg. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn die Bürger transparent und ehrlich in den Entwicklungsprozess mit einbezogen werden und jede Möglichkeit aktiv genutzt wird negative Folgen zu vermeiden bzw. zu verringern. Der Kreistag versteht die betroffenen Anwohner als wichtige Partner für die zukünftigen politischen Entscheidungen und für die Entwicklung des Flughafenstandortes Brandenburg. Nur wenn der Wohlstand, die Lebens- und Umweltqualität sowie die Sicherheit auch der betroffenen Anwohner gewährleistet werden, hat dieser Flughafen eine erfolgreiche Zukunft. Möglichkeiten für einen wirksamen, aktiven Schallschutz gibt es viele. Einiges ist nur im Zusammenspiel aller Beteiligten zu erreichen. Es besteht kein Zweifel: Fluglärm ist störend und lästig. Doch er ist ein Teil des Preises, den eine hoch entwickelte Industriegesellschaft für Wohlstand, hohen Lebensstandard und Wachstum zahlen muss. Und deshalb muss er auf ein Minimum reduziert werden.

Im gemeinsamen Verständnis, dass die Weiterentwicklung der Region zu Gunsten aller hier Lebenden und Wirtschaftenden vordringliches Ziel ist und dies nur gemeinsam erreicht werden kann, hat sich der Kreistag auf die folgenden Ziele und Maßnahmen verständigt und fordert die Landesregierung auf diese umzusetzen:

Der Kreistag möge beschließen:

Die Landesregierung und die zuständigen Ressorts werden aufgefordert mit Vertretern von FBB, DFS, Fluggesellschaften, BMVBS und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und

Umwelt (Berlin) Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu entwickeln und umzusetzen. Am effektivsten ist es, den Fluglärm dort zu reduzieren, wo er verursacht wird: direkt an der Quelle selbst. Die Lärmemissionen am Boden insbesondere für hochbelastete Gebiete sind zu mindern und für eine Reduzierung der Anzahl Lärmbelasteter ist zu sorgen. Dieses Ziel soll mit nachstehend beschriebenen Maßnahmen in einer gemeinsamen Anstrengung beschleunigt vorangebracht werden. Alle genannten Maßnahmen sind im Rahmen eines festen Zeitplanes vorbehaltlich der Beratungen in der Fluglärmkommission und der Festlegungen des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung (BAF) sowie der Genehmigungsbehörden konsequent umzusetzen:

Hierzu ist zwingend die Einrichtung eines Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ erforderlich.

Das Expertengremium „Aktiver Schallschutz“ identifiziert und prüft Maßnahmen zum aktiven Schallschutz, die geeignet sind, den Fluglärm bzw. die Betroffenheit zu reduzieren und prüft auch solche, die bereits vor Inbetriebnahme der neuen Landebahn umgesetzt werden können. Mitglieder des Expertengremiums sind Vertreter/Experten der Gemeinden in den Lärmschutzbereichen des Flughafens, der Flughafen und seine Gesellschafter, die Airlines und sowie zu berufende Sachverständige (analog Frankfurt/M.). Die Ergebnisse sind transparent in einem jährlichen Monitoring darzustellen.

Die beantragte und genehmigte Kapazität von 360.000 Flugbewegungen pro Jahr darf beim BER nicht überschritten werden.

Darüber hinaus werden folgende aktive Schallschutzmaßnahmen gefordert:

## **I. Bauliche Veränderungen nutzen**

### **1. Start- u. Landeswellen versetzen**

Der Flughafen hat aufgrund der langen Start- und Landebahnen die Möglichkeit, die Start- u. Landeswellen zu versetzen, bzw. bauliche Veränderungen zusätzlich zu ermöglichen, damit die Schwellen mehr zum Mittelpunkt der Landebahn verschoben werden. Somit wird eine geringere Lärmbelastung erreicht.

## **II. Flugverfahren anpassen**

Es sind modifizierte Start- und Landeverfahren zu entwickeln, die eine Anpassung an lärmschonende und betrieblich bewährte Methoden beinhalten.

### **1. Anhebung der Gegenanflüge um 1.000 ft:**

schaft Lärmentlastung im Bereich der Gegenanflüge.

### **2. Konstanter Sinkflug (Continuous Descent Operations, CDO)**

Wann immer möglich, sollen Anflüge künftig als CDO geflogen werden.

### **3. Festlegung der Höhepunkte, ab denen der Pilot die vorgegebene Route verlassen darf:**

Ziel sollte ein Verlassen der Flugroute erst ab 8.000 ft sein.

## **III. Lärmpausen schaffen**

1. Analog zu den Verfahren am Flughafen Frankfurt a./M. ist die Schaffung von Lärmpausen für alle Bereiche im Flughafenumfeld zu untersuchen.

2. Kein Nachtflug von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr

Es ist nicht zu akzeptieren, dass der neue Stadtflughafen Schönefeld schlechtere Bedingungen für die Gesundheit der Menschen erhält, als die Stadtflughäfen Tegel, Hamburg, Düsseldorf u. a.

### 3. Kein unabhängiger, zeitgleicher Parallelbetrieb

Ein unabhängiger Parallelbetrieb ist nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Das Beispiel FRA zeigt, dass mit einem solchen System eine ausreichende Anzahl an Flugbewegungen abgewickelt werden kann.

4. Keine Doppelbelastung durch Überlappung der Anfluggrundlinie mit der Abfluggrundlinie.  
Das Beispiel Raunheim (bei FRA) zeigt, wie so etwas möglich ist.

### 5. Keine einseitige Belastung

Durch Flugverfahren und Flugregime darf keine einseitige Belastung einzelner Bereiche zum Vorteil einer Entlastung anderer Bereiche entstehen. Wird eine SLB für Starts und eine SLB für Landungen vorgesehen, so ist wie in London-Heathrow ein halbtäglicher oder regelmäßiger Bahnwechsel vorzusehen.

## **IV. Leiser fliegen**

### 1. Stärkere Spreizung der Lärmentgelte

Hierzu ist umzusetzen, dass lautere Flugzeuge stärker zu belasten und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu setzen sind.

## **V. Intensivierung Forschung: in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Frankfurt**

### 1. Reduzierung des Bodenlärms durch Forschung und Entwicklung

Alternative Antriebskonzepte wie z. B. für den Schleppvorgang (Elektroschlepper), als auch für den Rollverkehr der Flugzeuge am Boden (elektrische Antriebsräder oder Taxi Bot) werden verstärkt untersucht.

### 2. Förderung eines Forschungsprojektes zur Entwicklung weiterer lärmarmer Lande-verfahren:

Die Landesregierung wird die Vorhaben zur Erforschung und Entwicklung weiterer lärmarmer Landeverfahren (z. B. steilere Anflugverfahren („Steeper Approaches“) auch finanziell unterstützen.

## **VI. Weitere zu prüfende Maßnahmen**

1. Förderung eines Forschungsprojektes zur Einführung von variablen, satellitengesteuerten Präzisionsanflugverfahren zur weiteren Lärmoptimierung der An- und Abflugverfahren am BER (z. B. GBAS, Segmented Approach)

2. Es sind Lärmausbreitungskarten auf Grundlage der An- u. Abflüge zu erstellen

### 3. Zentrum für Lärmforschung

Ansiedlung eines Bundeszentrums für Lärmforschung im Flughafenumfeld

Luckenwalde, den 04.06.2013

Danny Eichelbaum  
CDU-Kreistagsfraktion TF

Fritz Lindner  
Fraktion SPD

Kornelia Wehlan, Hans-Jürgen Akuloff  
Fraktion DIE LINKE

Matthias-Eberhard Nerlich  
Fraktion FDP/BV

Andreas Noack  
Fraktion VF