



Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

Vorlagennummer: 4-1792/14-KT

Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming beschloss auf seiner Sitzung am Montag, dem 24.02.2014 im öffentlichen Teil:

Der Kreistag bittet die Landrätin von den Landesregierungen Berlin und Brandenburg und dem Bundesverkehrsministerium einschließlich aller zuständigen Ressorts die Durchsetzung folgender Maßnahmen für den aktiven Lärmschutz einzufordern.

1. Die beantragte und genehmigte Kapazität von 360.000 Flugbewegungen pro Jahr darf beim BER nicht überschritten werden.
2. Kein Nachtflug von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr
Das Umweltbundesamt hatte bereits in der Stellungnahme zu den Flugrouten von DFS und BAF diese Forderung nachdrücklich begründet, weil aufgrund der hohen Anzahl Betroffener im Flughafenumfeld eine erhebliche gesundheitliche Schädigung durch vielfältige Gutachten wissenschaftlich nachgewiesen wurde.
3. Kein unabhängiger zeitgleicher Parallelbetrieb
Das Beispiel Flughafen Frankfurt am Main zeigt, dass auch ohne zeitgleichen unabhängigen Parallelbetrieb die Anzahl von 360.000 Flugbewegungen abgewickelt werden kann.
4. Keine Doppelbelastung durch Überlappung der Anfluggrundlinie mit der Abfluggrundlinie.
Das Beispiel Raunheim (5 km westlich vom Flughafen Frankfurt am Main) zeigt, wie so etwas möglich ist.
5. Bei der Planung und Festsetzung von Flugrouten und Flugregimen ist - neben der sicheren und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs - vordringlich darauf zu achten, dass die Zahl der mit unzumutbarem Fluglärm Belasteten reduziert wird. Mit unzumutbarem Fluglärm belastete Menschen sind einem deutlich höheren Erkrankungsrisiko ausgesetzt, als Menschen, welche nur von störendem Fluglärm betroffen sind. Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gilt als unzumutbar mit Lärm belastet, wer tagsüber (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) einem Dauerlärmpegel von 55 Dezibel und nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) einem Dauerlärmpegel von 50 Dezibel ausgesetzt ist.

6. 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.
7. Die Entwicklung lärmärmerer Start- und Landeverfahren ist im Rahmen von Forschungs- und Erprobungsprojekten anzustreben. Grundlage für alle vorgesehenen Flugverfahren sollten Lärmberechnungen bzw. Lärmausbreitungskarten für An- und Abflüge auf Grundlage der Abwägungskriterien des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MUGV) vom 4. November 2010 sein.

Luckenwalde, 26. Februar 2014

Christoph Schulze
Vorsitzender des Kreistages