

2. Entwurf

Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

A n t r a g

für die öffentliche Sitzung
Kreistag

Einreicher: 8 Kreistagsmitglieder

Betr.: BER aktiver Lärmschutz

Das Bundesverwaltungsgericht hatte im Urteil vom 16.03.2006 in der Urteilsbegründung (RN 286) festgestellt:

"Sollen sich mehr als 40.000 Personen, die Fluglärmbeeinträchtigungen jenseits der Zumutbarkeitsgrenze ausgesetzt werden, mit Maßnahmen des passiven Schallschutzes zur Abwehr erheblicher Einbußen an Lebensqualität begnügen, so wirft dies die Frage auf, wieso sich nicht auch der Vorhabenträger und die potenziellen Flughafennutzer, die für sich in Anspruch nehmen, kommerzielle Interessen und öffentliche Verkehrsbelange wahrzunehmen, bei der Verwirklichung ihrer Ziele Abstriche sollten gefallen lassen müssen."

Deshalb fordert der Kreistag von den zuständigen Institutionen (Landesregierung Brandenburg, Senat von Berlin, Bundesverkehrsministerium) wirksame Maßnahmen im aktiven Schallschutz für die Betroffenen in der Region:

Der Kreistag möge beschließen:

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 a./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 a./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.

8. Kein Tabu für langfristige Flughafenentwicklung

Da bereits mehrfach von Verbänden und Unternehmen der Wirtschaft eine Erweiterung der Kapazität angemahnt wurde, vom Bundesverwaltungsgericht allerdings in der Urteilsbegründung auf die außergewöhnliche Belastung des in Schönefeld geplanten Verkehrsflughafens hingewiesen wurde, ist die Planung für den langfristig zu erwartenden Bedarf zu beginnen.

Im Standortsuchverfahren von 1991/92 wurde für die Standortsuche der 60-Km-Umkreis vom Stadtzentrum Berlin vorgegeben, die Lage sollte aber außerhalb des 35-Km-Ringes festgesetzt werden.

Bernd Habermann

Dr. Günter Stirnal

Michael Wolny