

Skandalöser Wortbruch Vogelsängers durch Nichtbeteiligung der Kommunen Schwielowsee, Werder, Nuthetal und Michendorf an BBI-Fluglärmkommission durch eigene Schallwerte des MIL bestätigt

Seit ihrer Entstehung bekämpft die Bürgerinitiative „Fluglärmfreie Havelseen“ den Ausschluss der Kommunen Werder, Schwielowsee, Michendorf und Nuthetal aus der BBI-Fluglärmkommission mit dem Hinweis auf die Versprechen von Minister Vogelsänger und Staatssekretär Bretschneider: „Alle Kommunen, die möglicherweise tiefer als 2.000 Meter überflogen werden, kommen in die BBI-Fluglärmkommission“.

Die beiden Verantwortlichen haben daraufhin versucht, ihren Wortbruch zu vertuschen, indem man plötzlich behauptete, man habe ja nur Abflüge gemeint. Wir haben dem stets widersprochen. Zum einen, weil dies so nie gesagt war und man seine Versprechungen nicht nach Belieben teilweise zurücknehmen kann. Zum anderen, weil es inhaltlich nicht zu rechtfertigen ist. Denn die Lärmlast aus den für Werder und Schwielowsee geplanten Anflügen in nur 1.000 Metern Höhe ist bei vielen Fluggeräten größer, als die Lärmlast von Abflügen in z.B. 1.800 oder 1.900 Metern Höhe.

Dies ist nun durch eigene Zahlen aus dem MIL belegt. Tatsächlich beträgt die Lärmlast z.B. bei modernen Propellerflugzeugen bei Anflügen in 1.000 Metern Höhe laut MIL 63dB, bei Abflügen in 1.500 Metern Höhe 60dB. Bei Strahlflugzeugen bis 50.000 kg Abflugmasse stehen 60dB beim Anflug in 1.000 Metern Höhe 57dB beim Abflug in 2000 Metern Höhe gegenüber. Bei der Flugzeuggruppe des A-300 stehen uns 66dB beim Landeanflug in 1.000 Metern Höhe bevor, beim Abflug in 2.000 Metern Höhe sind es 65dB. Alle diese Fluggeräte sind auch nachts unterwegs.

Damit ist nun durch eigene Zahlen des MIL belegt, dass die Nichtbeteiligung unserer Kommunen nichts anderes als ein eklatanter und unerträglicher Wortbruch ist. Wir fordern daher die sofortige Umsetzung des eigenen Wortes durch Minister Vogelsänger, nämlich die Hinzunahme unserer Kommunen in die BBI-Fluglärmkommission.

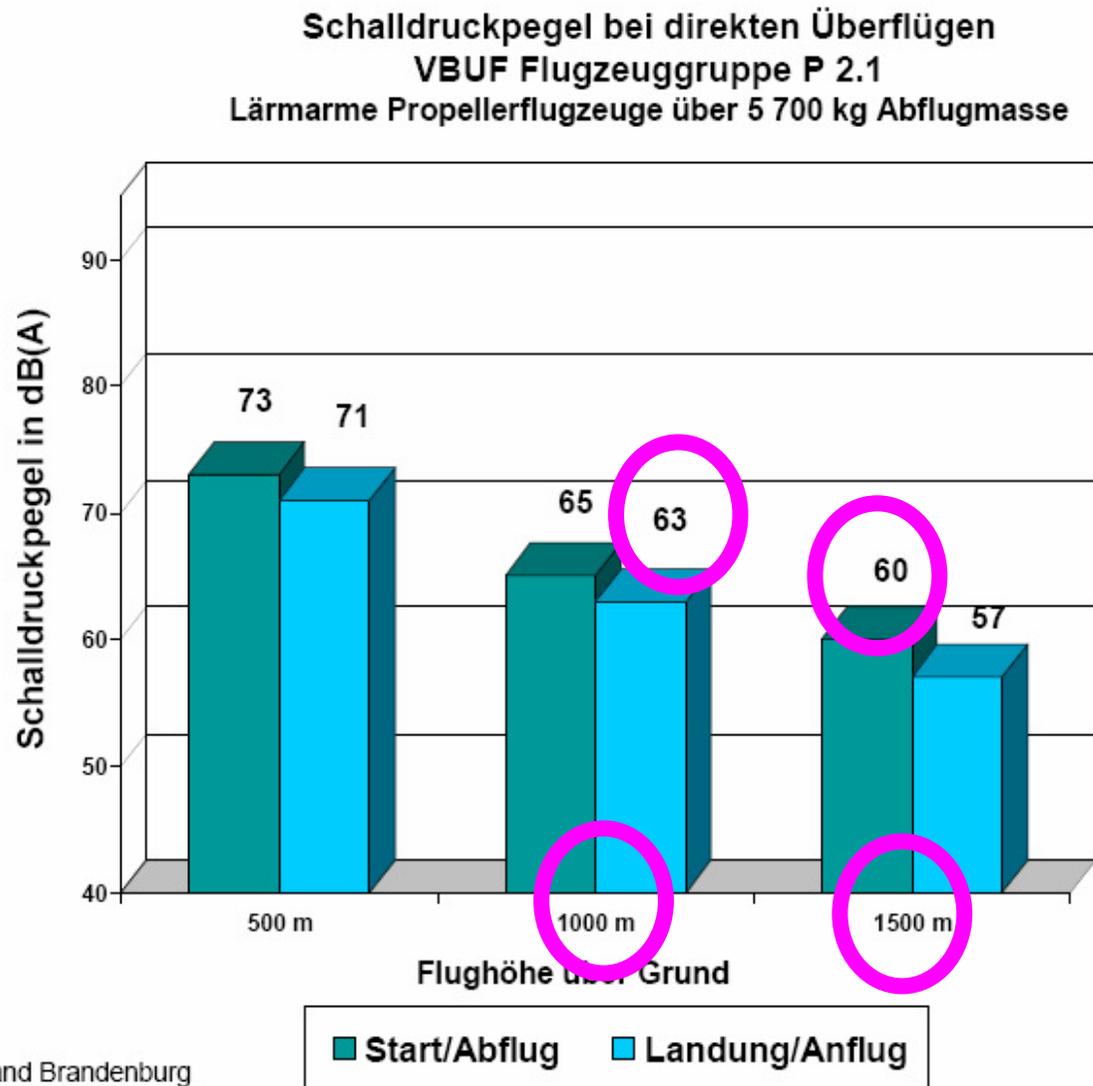
Der Versuch des MIL, durch Tricks und zurechtgeschönte Daten das Problem zu verharmlosen, wird auch daran deutlich, welche Vergleichsgrößen das MIL in seiner Präsentation von Lärmwerten, die es an betroffene Kommunen versendet hat, heranzieht. So soll es z.B. beruhigen, dass ein „leichter LKW“, der mit 60km/h in 25 Metern Entfernung und maximal 4 Metern Höhendifferenz vorbeifährt, mit 75 dB eine ähnliche Lärmquelle darstellt, wie ein landender Jet in 900 Metern Höhe. Dass es kaum Grundstücke geben dürfte, die auf allen vier Seiten Straßen haben, wird geflissentlich übersehen. Der große Unterschied zwischen normalem, innerstädtischen Straßenlärm einerseits und Fluglärm andererseits liegt aber gerade darin, dass man bei Fluglärm nicht einfach sein Fenster zum

ruhigen Garten hin öffnen kann. Ein „Lärmteppich“ wie bei Flugzeugen wird im Straßenverkehr nur von Autobahnen erzeugt. Auch ist ein rechtstreuer Fahrer innerstädtisch nicht mit 60 km/h unterwegs. Viele Gebiete sind zudem zu Tempo-30-Zonen geworden, eben weil der normale Straßenlärm zu laut ist. Dennoch tut das MIL so, als sei Straßenverkehr mit 60km/h und frontaler Exposition der richtige Vergleich. Ganz abgesehen davon, dass viele Menschen bewusst nicht an (zumal nachts) relevant befahrene Straßen gezogen sind, um es ruhig zu haben. Mit dieser Einstellung ist das MIL in keiner Weise geeignet, den notwendigen Schutz der Bürger vor Ruhe- und Schlafstörungen zu gewährleisten.

Peter Kreilinger
für die BI Fluglärmfreie Havelseen

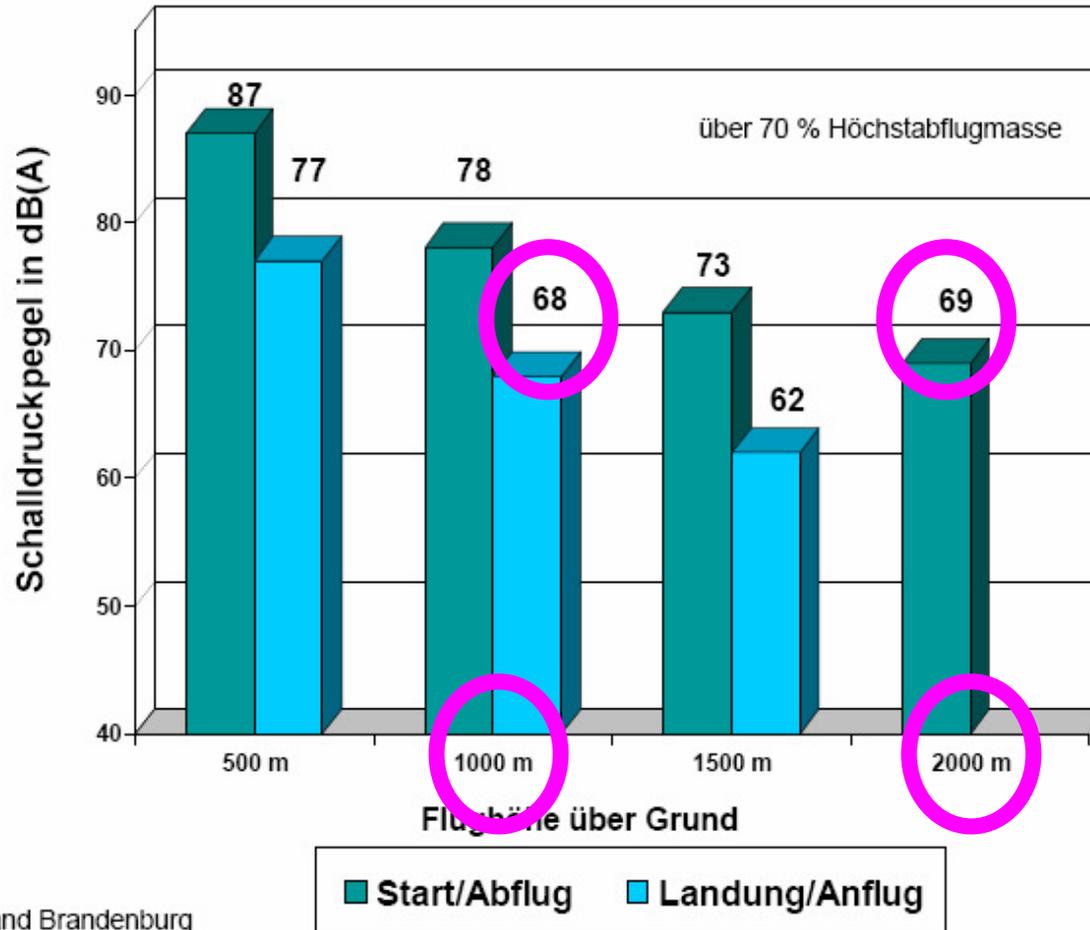
Es folgen Ausschnitte aus der Zusammenstellung von
Schalldruckpegeln durch das MIL vom 28.10.2010

Eigene Unterlagen des MIL beweisen: Lärm bei Anflügen in 1.000 Metern Höhe größer als bei Abflügen in 1.500 Metern Höhe! Werte für Propellermaschinen:



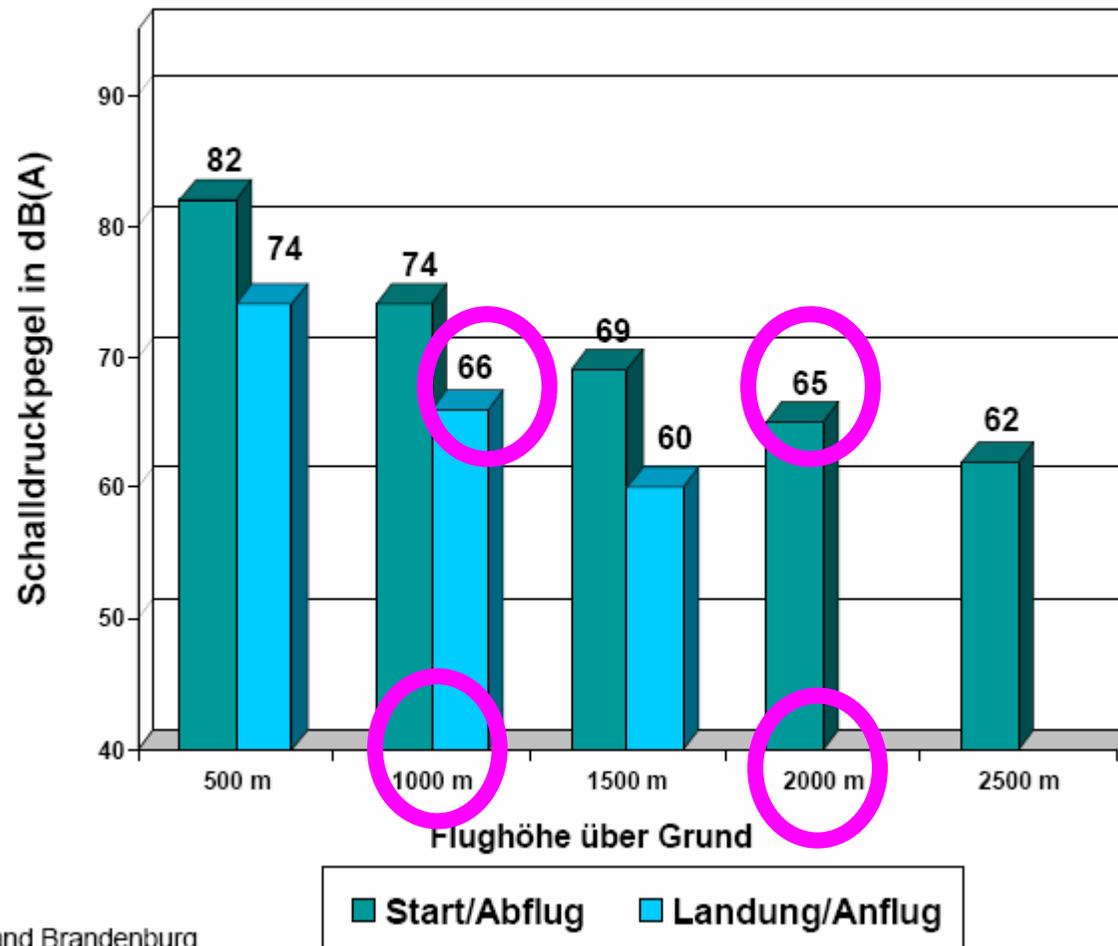
Praktisch kein hörbarer Unterschied/gleichwertige Belastungen auch hier:

Schalldruckpegel bei direkten Überflügen
VBUF Flugzeuggruppe S 6.2 b) (L1011, DC8, DC10, MD11)
Strahlflugzeuge über 120 000 kg Abflugmasse mit 2 oder 3 Triebwerken



Gleiche Sachlage auch hier:

Schalldruckpegel bei direkten Überflügen
VBUF Flugzeuggruppe S 6.1 (A300/310/330, B767/B777)
Strahlflugzeuge über 120 000 kg Abflugmasse mit 2 Triebwerken



Gleiche Sachlage auch hier:

Schalldruckpegel bei direkten Überflügen
VBUF Flugzeuggruppe S 5.1 (Bae 146, F28, BD-700, CL-600)
Strahlflugzeuge bis 50 000 kg Abflugmasse

