

D E N K S C H R I F T

zum Problem des vom Köln/Bonner Flughafen ausgehenden

F l u g l ä r m s

(insbesondere des Nachtfluglärms)

vorgelegt von der

AG Umwelt Lokale Agenda 21 in Hennef,

um allen an diesem Thema interessierten Bürgern und den politischen Entscheidungsträgern hiermit aktuelle Informationen und Hintergrundwissen an Hand zu geben. Wir verbinden mit dieser Denkschrift die Erwartung, dass ihr Inhalt von den zuständigen Politikern zur Kenntnis genommen wird in der Hoffnung, dass wir damit Initiativen anstoßen können, welche zum Ziel haben, schnellstmöglich zu einer spürbaren Entlastung für alle vom Fluglärm stark betroffenen Anwohner des Flughafenumfeldes zu kommen.

INHALTSÜBERSICHT

- **Vorbemerkungen**
- **Einführung in das Thema**
- **Maßnahmenkatalog**
- **Erläuterungen und Begründungen**

V o r b e m e r k u n g

Die *ARBEITSGRUPPE UMWELT der Lokalen Agenda 21 in Hennef* hat sich auf mehreren Arbeitstagungen seit Anfang des Jahres sehr ausführlich mit der Fluglärmproblematik auseinandergesetzt und ihre Ergebnisse in der hier vorgelegten Denkschrift zusammengefaßt.

Die AG UMWELT verbindet mit diesem Papier den Wunsch, dass sowohl die breite Öffentlichkeit als auch insbesondere die Kommunalpolitiker aller betroffenen Kommunen diese Vorschläge unterstützen und das wir dadurch dazu beitragen, dass schnellstens geeignete Schritte auf allen politischen Ebenen (lokal, regional, Land und Bund) ergriffen werden, damit den (vermutlich mehr als) 100.000 betroffenen Bürgern der Rhein-Sieg-Region endlich eine deutlich spürbare Entlastung vom Fluglärm verschafft wird!

Die AG UMWELT legt Wert auf die Feststellung, dass sie den Flughafen Köln/Bonn als wichtigen Wirtschaftsfaktor in unserer Region akzeptiert. Dennoch sollte, das Streben nach ökonomischer Prosperität, welches sich in Zielen wie ungebremstes Wachstum und Erhöhung der Rentabilität definiert, oder auch volkswirtschaftliche Ziele wie die Schaffung neuer bzw. die Sicherung bestehender Arbeitsplätze ***nicht die obersten Maßstäbe des politischen Handelns bestimmen***

Vielmehr sind wir überzeugt davon, dass eine begrüßenswerte Förderung von Arbeit und Gewinnstreben der Wirtschaft immer dort ihre 'natürlichen' Grenzen findet, wo in einer an christlich-ethischen Grundwerten orientierten Demokratie sich die auf Zeit vom Volk gewählten politischen Vertreter humanitären Grundsätzen verpflichtet haben! *Mit anderen Worten: Gesundheit und Wohlergehen der Bürger haben unbedingten Vorrang vor jedweden wirtschaftlichen Einzelinteressen und mögen diese - für sich alleine betrachtet - auch eine noch so große Berechtigung haben* Offenbar haben dies die Väter unseres Grundgesetzes auch so gesehen, stellten sie doch ganz an den Anfang des GG folgende Artikel:

Artikel 2: Jeder hat das Recht auf... und körperliche Unversehrtheit.....

Wir haben große Zweifel daran, ob die derzeitige Entwicklung Köln/Bonns zum europäischen Nachtfracht-Umschlagzentrum Nummer Eins dem Bürgerinteresse dienlich ist und möchten hiermit zur Diskussion stellen, ob wir es nicht vielmehr mit einer gigantischen Fehlentwicklung zum Nutzen weniger aber zu Lasten einer großen und ständig wachsenden Zahl von Bürgern im Flughafenumfeld zu tun haben, die einer nachhaltigen und schnellen Korrektur bedarf?

E i n f ü h r u n g i n d a s T h e m a

Die Wissenschaftlerin Prof.Dr.med Barbara Griefahn vom Institut für Arbeitsphysiologie an der Universität Dortmund, eine namhafte Expertin in Sachen Lärm/Fluglärm, stellt zum Thema 'Schlafstörungen durch Lärm' u.a. fest:

- Lärm verursacht viele nicht gewöhnungsfähige unspezifizierte Stressreaktionen
- Gravierende nächtliche Schallbelastungen bewirken u.U. tief greifende Änderungen des Schlafverhaltens im Sinne verminderter Schlaftiefe und Störungen des zyklischen Schlafablaufs bis hin zu partiellem Schlafentzug
- Chronische lärmbedingte Schlafstörungen beeinträchtigen Befindlichkeit, Leistung und vegetative Funktionen und tragen zur Entwicklung organischer Erkrankungen bei
- Das vegetative Nervensystem reagiert mit zahlreichen unspezifischen Funktionsänderungen wie vermehrter Katecholaminausscheidung, beschleunigter Herzfrequenz und Erhöhung des Blutdrucks. Auch Personen, die sich subjektiv durch Fluglärm nicht belastet fühlen, zeigen die gleichen Stressreaktionen.
- Unter den Verkehrsgeräuschen rangiert auf der Lästigkeitsskala der **Fluglärm** vor dem Straßenlärm und dieser wiederum vor dem Schienenlärm

Aus den genannten Punkten folgt: Lärm ist gesundheitsgefährdend. Die durch Lärm erzeugten Effekte (Kommunikationsstörungen, Schlafstörungen, vegetative Reaktionen) und deren unmittelbare Folgen lassen vermuten, daß eine langfristige Einwirkung von Lärm die Entwicklung verschiedener besonders kardiovaskulärer und psychomentaler Erkrankungen begünstigt; auch werden Beeinträchtigungen des Immunsystems vermutet.

Äußerst interessant ist in diesem Zusammenhang eine Feststellung des Bayrischen Verwaltungsgerichtshofs, der im Rechtsstreit um die Begrenzung von Nachtflügen am neuen Münchener Flughafen im Erdinger Moos am 27.7.89 (AZ: 20 B 81 D.I.) folgendes feststellte: "Die Menschen erwarten die Nacht als eine Zeit der Stille, in der das natürliche und soziale Umfeld zur Ruhe kommt. Diese alte und in den Menschen tief verwurzelte Erwartung verdient Respekt..

Wie die Situation derzeit in Hennef aussieht

Die Bürger der Stadt Hennef haben seit dem Frühjahr/Sommer 1999 eine ganz erhebliche Zunahme des Fluglärms, speziell des **Nachtfluglärms** zu verkräften.

Dies ist nicht nur auf die Zunahme der Nachtflugbewegungen (insgesamt 37.520, davon knapp 20.000 bzw. 52,8 % über Hennefer Gebiet!) zurückzuführen, sondern zum großen Teil auf Maßnahmen wie Schaffung der neuen "Nörvenich-Süd-Route", Verlegung der "Dortmund-Route", Änderung des Abdrehpunkts der "Nörvenich-West-Route" sowie auf die enormen Abweichungen der tatsächlichen Flugwege von den vorgegebenen Idealkursen, wie im nachfolgend dargelegt.

→ **Die Verlegung der Abflugroute DORTMUND**

(inzwischen umbenannt in Route WYPPER) im März '99 nach Hennef-Nordost (mit einem Plus von 18% aller Nachtflüge seit dem 25.3.99. Hiervon ist insbesondere das Gebiet Happerschoß/Heisterschoß betroffen (sowie die Nachbarkommune Neunkirchen Seelscheid). Bereits ohne diese neue Abflugroute gingen über Happerschoß/Heisterschoß ca. 40% aller Abflüge der Routen SIEGEN, GERMINGHAUSEN und WARBURG.

→ **Verlegung des Abdrehpunktes der kurzen NÖRVENICH-Strecke** auf die Position des Funkfeuers 'Lima-Victor' (5 Seemeilen vom Platzfunkfeuer 'KBO'), in Verbindung mit gravierenden Abweichungen nach Süden von der vorgegebenen NeSS-Idealkurslinie.

Diese Situation wurde am 12.8.99 nach einer "Finetuningmaßnahme" der Deutschen Flugsicherung (DFS) wirksam:

Nach Aussage der DFS verläuft der Idealkurs dieser Route über das Autobahnkreuz Bonn/Siegburg und weiter über den Flugplatz Bonn/Hangelar nach Westen.

Da es jedoch angeblich zu Abweichungen nach Norden gekommen sei wurde diese "vermeidbare Streuung in den Bonner Nordraum" (so die DFS in einem Schreiben vom 17.9.99) durch eine Änderung der Ablugvorschrift korrigiert mit dem Ergebnis, daß mehr als 70% des Abflugverkehrs auf der sogen. "NOR 9 F Route" seither nicht mehr Kurs über Sankt Augustin sondern über Hennef nimmt, wobei ca. 50% den Zentralort Hennef unmittelbar überfliegen!

→ **Einführung der 'Nörvenich-Süd-Route' (NOR 1 P) per 25.3.99.**

Alle Abflüge Richtung Westen (NÖRVENICH) welche wegen schlechtem Steigverhalten das Funkfeuer 'LV' nicht in einer Höhe von 4.000 Fuß (1.220 m) überfliegen können, müssen entlang dieser neuen Route fliegen. Es handelt sich um die schwersten und lautesten Maschinen. Diese überfliegen Hennefer Gebiet mit den Ortsteilen Stoßdorf, Geistingen, Söven und Dambroich.

Somit sind mit der Einführung des NeSS-Navigationssystems im Frühjahr 1999 erheblich größere Teile des Stadtgebiets von Hennef nachts Schallimmissionen ausgesetzt, welche die gesundheitliche Unbedenklichkeitsgrenze mit Sicherheit erheblich überschreiten!

Nicht zu übersehen ist auch die Tatsache, daß der Wert von Immobilien, z.B. im Bereich der Einflug- und Abflugschneisen, schon heute spürbar gefallen ist!

M a ß n a h m e n k a t a l o g

Die "Arbeitsgruppe Umwelt Lokale Agenda 21 in Hennef" schlägt hiermit - zur Entlastung des gesamten Flughafenumfeldes und damit auch von Hennef - die im folgenden näher beschriebenen Maßnahmen zur Fluglärmreduzierung (insbesondere zur Reduzierung von Nachtfluglärm) vor:

A) Kurzfristige Maßnahmen

- 1) Realisierung der bereits 1996 vom Landtag beschlossenen Kernruhezeit (0 - 5 Uhr) für Passagierflüge, wie im 22-Punkte Katalog enthalten.**
- 2) Einführung des sogenannten Steilstartverfahrens**
(Details: siehe Seite 6)
- 3) Einführung eines 2-Segment-Landeverfahrens auf allen Routen**
(Details: siehe Seiten 6-7)
- 4) Festlegung von gleichrangigen Abflugvarianten zu bestehenden Abflugrouten**
(Details: siehe Seite 7)
- 5) Stop der nächtlichen Doppelbelastungen wie sie z.B. für das Stadtgebiet Hennef durch Landungen auf der Bahn 32 (aus Südost) und nachfolgenden Starts auf der Bahn 14 (nach Südost) in Nächten ohne signifikanten Windeinfluss stattgefunden haben.**
(Details: siehe Seite 7)
- 6) Optimierung des Kurvenradius auf der kurzen Nörvenich-Route (NOR 9 F) so, dass die seit Aug. '99 festzustellenden, erheblichen Abweichungen von der Idealkurslinie nach Süden (bis zum Zentrum von Hennef/Stadt) unterbunden werden**
(Details: siehe Seite 7)

B) Mittelfristige Maßnahmen

- 1) Einführung eines generellen Nachtflugverbots (22 - 6 Uhr)**
(Details: siehe Seiten 7 - 9)
- 2) Vereinbarung einer (noch zu definierenden) jährlichen Obergrenze aller Flugbewegungen, analog der in Düsseldorf geltenden Beschränkung der Gesamtzahl der Flugbewegungen**
(Details: siehe Seite 9)
- 3) Lande- u. Startgebühren in Abhängigkeit von Tageszeit und Lärmimmissionen**
(Details: siehe Seite 9)
- 4) Besteuerung von Flugbenzin**
(Details: siehe Seite 9-10)

5) Wirksamere Gesetzgebung zum Schutz vor Fluglärm (Details: siehe Seite 10)

Erläuterungen und Begründungen

Zu A1)

Eine detaillierte Begründung zu diesem Punkt ist u.E.n. entbehrlich

Zu A2)

Analog dem bereits in den 70iger Jahren von der Deutsche Lufthansa erfolgreich angewandten Startverfahrens ist es technisch möglich, bis zum Erreichen einer Höhenmarke von 3.000 Fuß (= 914 m) mit maximaler Schubleistung zu starten, um danach auf die 'normale' Steigleistung überzugehen.

Bei der derzeit praktizierten Startmethode wird der Steilstart bereits bei einer Höhe von 1.500 Fuß unterbrochen, denn der Steigflug wird jetzt zunächst **mit deutlich reduzierter Schubleistung und damit mit relativ geringem Höhengewinn** fortgesetzt.

Erst in größerer Entfernung vom Flughafen wird der Steigflug schließlich wieder mit voller Schubleistung wieder aufgenommen. Dies hat zur Folge, dass nunmehr auch weit entfernte Gebiete unangemessen stark mit Lärm überzogen werden, weil alle Maschinen mit großer Frachtzuladung durch die verzögerte Entfaltung der vollen Schubkraft viel zu lange viel zu tief fliegen, was de facto ein "Lärmexport" ins Hinterland ist.

Demgegenüber würde das Steilstartverfahren die größte Lärmerzeugung auf das Gebiet beschränken, wo man Fluglärm üblicherweise am ehesten erwarten darf, nämlich über dem Flugplatz selbst und dem unmittelbar davor liegenden Gebiet, mithin eine Entlastungsmaßnahme für die meisten der betroffenen Städte und Kommunen.

Zu A 3) :

Die DFS (Deutsche Flugsicherung) begründet das bisherige Anflugverfahren, bei dem an sogenannten Allwetterflughäfen im Endanflug (ab einem Punkt in 3.000 Fuß Höhe ca. 10 Seemeilen bzw. 18,5 km vor der Landebahn) mit einem Gleitwinkel von nur 3° geflogen wird, mit einer entsprechenden Empfehlung der ICAO (Internationale Zivillflug Vereinigung) und mit Sicherheitsüberlegungen:

Im letzten Teil des Endanflugs muss der Pilot bei schlechtem Wetter die Möglichkeit haben, bei sehr tiefer Wolkendecke oder sehr schlechter Bodensicht den Landevorgang abubrechen und durchzustarten. Dies sei - so teilte uns die Zentrale der D F S in Offenbach auf Anfrage mit - bei einem höheren Sinkwinkel als 3° jedoch nicht immer gewährleistet. Mit dem von uns vorgeschlagenen 2-Segment - Landeverfahren wird sowohl der Forderung nach Sicherheit Rechnung getragen als auch der

berechtigten Forderung nach Lärmreduzierung der vom Landeanflug betroffenen großen Bevölkerungskreise:

→ Ein größerer Sinkwinkel in der ersten Phase des Landeanflugs bringt automatisch größere Überflughöhen mit sich und damit weniger Lärm in den unmittelbar überflogenen Gebieten.

→ Der Übergang vom größeren Sinkwinkel auf den normalen Sinkwinkel in ausreichendem Abstand von der Landebahnschwelle sollte die Manövrierfähigkeit (d.h.: die Fähigkeit zum Durchstarten bei zu schlechter Sicht oder zu tiefer Wolkendecke) in keiner Weise negativ beeinflussen.

Zu A 4)

Diese Maßnahme wird Gebieten, welche extrem durch Abflugverkehr belastet sind (Beispiel: Happerschoß/Heisterschoß, worüber mehrere Abflugrouten verlaufen) eine dringend benötigte Entlastung verschaffen.

Zu A 5)*

Wir erachten es für nicht akzeptabel, dass Flugzeugführer und/oder Fluggesellschaften sich von der Flugsicherung die für sie 'günstigste' Startbahn zuteilen lassen können (wenn nicht starke Bodenwinde eine bestimmte Startrichtung zwingend erforderlich machen). Wie sich gezeigt hat, führt eine Wahlfreiheit der Startbahn dazu, dass besonders das südöstlich des Flughafens gelegene Gebiet nachts unnötigerweise zweimal stark belastet wird: Zuerst durch Landeverkehr (von ca. 22.30 Uhr bis 01.00 Uhr), dann - nach der Ent- bzw. Beladungsphase - durch einen Großteil des startenden Verkehrs (ab ca. 03.00 Uhr), wodurch in einer Nacht das gleiche Gebiete zweimal über Stunden anhaltenden Krach zu ertragen hat!

Zu A 6)

Wir sehen hier folgende Handlungsalternativen: a) Rückverlegung des Abdrehpunkts so weit, dass ein Überfliegen Hennefs ausgeschlossen ist und/oder b) Ausrüstung aller im Nachtflugverkehr zu Einsatz kommenden Flugzeuge mit einer zusätzlichen Navigationshilfe so, dass es den Piloten in einfachster Weise möglich ist, die durch GPS-Wegepunkte definierten NeSS-Abflugrouten **auch im Kurvenbereich genauestens abfliegen zu können.**

Zu B1)

a) Die Beibehaltung eines "nachtsoffenen" Flughafens wird mit allerlei wirtschaftlichen Aspekten begründet. Von interessierter Seite (Flughafengesellschaft, Fluggesellschaften, Industrie- und Handelskammer, Politiker) werden dazu 'gebetsmühlenartig' immer wieder die gleichen Argumente in die Öffentlichkeit getragen, wie z.B. dass beim Wegfall des Nachtflugs ein *Schaden für die hiesige Wirtschaft entstehen würde, oder* der immer wieder heraufbeschworene *'Verlust von Tausenden von Arbeitsplätzen'*.

Keines dieser Argumente wurde bisher mit nachprüfbaren Zahlen und Fakten belegt.

Für uns und viele kritische Bürger liegt daher der Schluss nahe, dass sich die Nachtflugbefürworter unüberprüfbarer Scheinargumente bedienen, die man - ganz im Stile moderner Werbeaussagen - in der Öffentlichkeit und über die Medien nur oft genug zu wiederholen braucht, um schließlich glaubhaft zu erscheinen und damit schließlich die gewünschte Wirkung zu erzielen: eine Mehrheit der Bevölkerung glaubt den Beteuerungen von Politik und Wirtschaft und bleibt passiv!

Demgegenüber gehen informierte Kreise davon aus, dass von der gesamten in Köln/Bonn umgeschlagenen Nachtfracht weniger als 15 % aus dem hiesigen Wirtschaftsraum kommt (oder für diesen Raum bestimmt ist). Somit kann man feststellen, dass circa 85% (oder mehr) der Nachtfracht von irgendwo in Europa kommend nachts in Wahn angelandet wird, um von hier aus - gemäß Endbestimmung - dann 'weltweit' weiterbefördert zu werden!

Der relativ geringe Frachtanteil, der somit als Quellenaufkommen unseres Wirtschaftsraums verbleibt, kann daher problemlos in die Tageszeit (Tagesrandzeit) verlegt werden ohne das es dadurch zu Ablaufstörungen im Platzbetrieb oder in flugsicherungstechnischer Hinsicht kommen würde!

Das ebenfalls oft gebrauchte Argument, dass bestimmte Fracht unbedingt nachts hier ankommen oder abfliegen müsse, weil sonst ein Geschäftsverlust drohe, mag in wenigen Einzelfällen sogar zutreffen (obwohl auch hier kritisch hinterfragt werden müßte, ob nicht durch organisatorische Änderungen in Lagerhaltung und Beförderung alternative Lösungen möglich sind? Beispiel: Extrem dringende Nachtfracht - wie sensible medizinische Produkte - könnte man von Köln/Bonn aus abends mit kleineren Maschinen im Zulieferbetrieb zu einem günstiger gelegenen 'Verteilerflughafen' anliefern, einem Flughafen, der nicht - wie Köln/Bonn - am Rande einer Millionenstadt und inmitten eines dicht besiedelten Umlandes liegt.

Unseres Erachtens nach ist daher das Argument einer 'dringenden nächtlichen Frachtbeförderung' keine hinreichende Begründung für die Aufrechterhaltung eines nachtoffenen Flughafens in einem dichtbesiedelten Raum. Vielmehr drängt sich dem kritischen Betrachter die Vermutung auf, dass die Flughafen GmbH das unbefriedigende Ergebnis aus dem Passagierflugverkehr mit Hilfe des lukrativen Nachtfrachtgeschäftes aufbessern möchte.

b) Die einmalige Schaffung von einigen Tausend Jobs am Flughafen wird von interessierter Seite (u.a. auch von den Spitzen unserer Landesregierung!) seit Jahren als 'Todschlagargument' mißbraucht, um der Bevölkerung - in Zeiten hoher Arbeitslosigkeit - zu suggerieren: 'Hände weg von dieser tollen Jobmaschine und vom Nacht-Fracht-Flug, weil sonst unser Wirtschaftsraum spürbaren Schaden nehmen wird'. Abgesehen davon, dass auch dieses Argument nie plausibel belegt wurde sind wir der Meinung, dass die Gesundheit von einigen Hunderttausend

Bürgern, ihr Wohlergehen sowie der Schutz ihres Eigentums vor staatlich verordnetem Wertverlust

absoluten Vorrang vor anderen Erwägungen haben müssen, zumal der Staat per Verfassung dazu verpflichtet ist, seinen Bürgern Schutz gegenüber der Verletzung ihrer Grundrechte zu gewähren

Dieser Verpflichtung ist der Staat jedoch bisher leider nicht nachgekommen (vergl.: Jarass, H.D.u.B.Pieroth: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland. Kommentar. München: C.H.Beck 1995; zu Art. 2 heißt es hier: "Aus der objektiven Grundrechtsseite ergibt sich für den Staat die Pflicht, 'sich schützend und fördernd vor das Leben zu stellen; d.h. vor allem, es auch vor rechtswidrigen Eingriffen von Seiten anderer zu bewahren').

Zu B 2)

Unserer Überzeugung nach ist es nicht akzeptabel, dass Flughafengesellschaft und Landesregierung NRW weiterhin einen schrankenlosen Expansionskurs (ohne Rücksicht auf die Bevölkerung des Umlandes) verfolgen der letztlich darauf abzielt, die Gesamtkapazität von Köln/Bonn noch zu vervielfachen: Diese Politik missachtet die fundamentalen Bedürfnisse der betroffenen Bürger und tritt ihre grundgesetzlich verankerten Rechte mit Füßen.

Nur eine verbindliche Obergrenze aller Flugbewegungen wird die Bevölkerung um Köln/Bonn herum auf Dauer vor einer totalen 'Verkrachung' schützen!

Zu B 3)

a) Um einen stärkeren finanziellen Anreiz zur Verlegung von Nachtflügen in die Tageszeiten zu geben, sollten die Gebühren für nächtliche Starts und Landungen sowie den Wochenendflugverkehr deutlich heraufgesetzt werden. Die Platzgebühren für Flüge in den Tagesrandzeiten (6 - 7 Uhr und 20 - 22 Uhr) sollten so gestaffelt werden, dass sie von den Tagesgebühren und den Nachtgebühren nach oben bzw. unten etwa gleich weit separiert sind.

b) Um einen weiteren wirtschaftlichen Anreiz zur schnelleren Ausmusterung von lauten Flugzeugen zu bieten, sollten alle Start- und Landegebühren noch wesentlich stärker und differenzierter als bisher (auch innerhalb der sogen. Bonuslistenflugzeugmuster) vom emittierten Lärm abhängig gemacht werden (1999 waren diese Gebühren für Nicht-Bonuslisten-Flugzeuge ca. 54 % höher als bei den sogen. Bonuslisten-Maschinen).

Zu B 4)

Flugverkehr ist nachweislich umweltschädlich (z.B. Schädigung des Ozonmantels durch Abgase, Förderung des Treibhauseffekts durch Ausbildung von Kondensstreifen bei hochfliegenden Maschinen).

Als Transportverkehrsmittel konkurriert das Flugzeug - insbesondere im Kurzstreckenbereich - mit den Verkehrsträgern Automobil und Bahn. Dabei profitiert der Flugverkehr von der Tatsache, dass er -europaweit- seinen Treibstoff (Kerosin) *n i c h t* zu versteuern braucht.

Mit anderen Worten: Flugverkehr wird von Staats wegen über die Steuergesetzgebung praktisch subventioniert und damit im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern besser gestellt.

Es ist für uns nicht einsehbar, warum ausgerechnet dem extrem umweltschädlichen Flugverkehr vom Finanzminister zu Lasten der Steuerzahler Geschenke gemacht werden, zumal wenn es nach dem (von einer früheren Bundesregierung kreierten) 'Verursacherprinzip' eigentlich so sein müsste, dass derjenige, der die Umwelt schädigt dies logischerweise mit einer entsprechenden Strafsteuer abzugelten hätte.

Deshalb fordern wir die unverzügliche Einführung einer umweltgerechten Besteuerung von Kerosin - zunächst auf nationaler Ebene und danach auf der EU-Ebene - um über eine dadurch zu erwartende Verteuerung des Fliegens sowohl ein wenig dämpfend auf die Nachfrage einzuwirken als auch insoweit eine relative Gleichstellung mit konkurrierenden, erdgebundenen Verkehrssystemen zu erreichen.

Zu B 5)

a) Das derzeit geltende Fluglärmgesetz hat reinen Planungscharakter und ist völlig ungeeignet, auch nur einen minimalen Schutz der Bevölkerung vor Lärmauswirkungen sicherzustellen (z.B. wurde für die sogen. 'Schutzzone I' ein äquivalenter Dauerschallpegel von 75 dB(A) festgelegt!).

b) Zu diesem völlig inakzeptabel hohen Wert tritt noch erschwerend die Tatsache hinzu, dass für Fluglärm ein weniger strenger Maßstab angelegt wird (hier gilt der äquivalenter Dauerschallpegel "Leq 4"), als dies für Verkehrslärm und Industrielärm der Fall ist, wo der "Leq 3" Anwendung findet.

Wiederum stellt sich also die Frage, warum der Flugverkehr von Staats wegen gegenüber anderen Wirtschaftsteilnehmern bevorzugt wird (analog wie bei der Treibstoffbesteuerung), oder anders formuliert, warum für die fliegenden Krachmacher nicht die gleichen Mess- und Grenzwerte Geltung haben sollen, die auch für Krachmacher am Boden verbindlich sind?!?

Hennef, 24. August 2000

AG UMWELT LOKALE AGENDA IN HENNEF

*diese Information haben Mitglieder der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. in Gesprächen mit der Flugsicherung erhalten; offizielle Stellen des Flughafens verweigern zu diesem Thema jedoch bisher eine Stellungnahme unter Hinweis auf nicht vorliegende statistische Zahlen.