Ratsfraktion DIE GRÜNEN
Kommunal die beste Wahl

Fraktionsvorsitzender Horst Becker
Kreuznaaf 12
53797 Lohmar

DIE GRÜNEN im Stadtrat

An den
Bürgermeister der Stadt Lohmar

Herrn Wolfgang Röger

per mail

07. Dezember 2006

Belastung durch Nachtflug am Flughafen Köln/Bonn sofort reduzieren!

ANTRAG der Fraktion Die GRÜNEN im Stadtrat Lohmar

Der Stadtrat möge beschließen:

I.

1. Die aktuelle Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichtes sowie des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Münster, neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die aktuelle Bewertung der Lärmsituation am Flughafen Köln/Bonn machen es notwendig, die für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner unzumutbare Fluglärmsituation während der Nacht am Köln/Bonner Flughafen neu zu bewerten und umgehend Maßnahmen zu ergreifen.

Die Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16.03.2006 zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (Az. 4 A 1001/04, 1073/04, 1075/04 und 1078/04), das Urteil des OVG Münster vom 26.06.2006 zur Änderung der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf (Az. 20 B 156/06.AK und 20 B 2165/05.AK) sowie das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 09.11.2006 zum Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle (Az. 4 A 2001.06) betonen, dass die Planfeststellungsbehörde auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen hat. Die Anforderungen an die Bedarfsbegründung und Rechtfertigung nächtlicher Flugbewegungen sind nach dieser Rechtssprechung für die nächtliche Kernzeit (0.00 Uhr bis 5.00 Uhr) besonders hoch.

Besondere Bedeutung für den Nachtflughafen Köln/Bonn hat insbesondere das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Nachtflughafen Leipzig/Halle. Das Gericht hat den Planfeststellungsbeschluss aufgehoben, soweit darin in der Nachtzeit (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) auch solche Flüge unbeschränkt zugelassen wurden, die nicht dem Frachtexpressverkehr, sondern z. B. dem Passagierverkehr dienen. Hierüber muss das Regierungspräsidium eine erneute Entscheidung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts treffen. Die von den Klägern hilfsweise gestellten Anträge auf verbesserten Lärmschutz hatten teilweise Erfolg. Zwar hat das Bundesverwaltungsgericht die angeordneten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes unbeanstandet gelassen. Die Planfeststellungsbehörde sei aber fehlerhaft davon ausgegangen, dass die Anordnung passiven Schallschutzes ausreiche, um den vom Luftverkehrsgesetz vorgeschriebenen besonderen Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem nächtlichem Fluglärm Rechnung zu tragen. Gerade weil den Anwohnern des Flughafens durch die nächtlichen Frachtflüge im öffentlichen Interesse eine erhebliche Lärmbelästigung zugemutet werde, habe Anlass bestanden zu prüfen, ob wenigstens der sonstige, nicht zwingend auf die Nachtstunden angewiesene Flugbetrieb (Passagierverkehr und nicht eilige Frachtflüge) unterbleiben müsse. Insbesondere in der sog. Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) seien derartige Flüge nur unter besonderen Voraussetzungen zulässig.

2. Auch neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung stellen die besondere Schutzwürdigkeit der Nachtruhe heraus. So wurde am 18.11.2006 in Siegburg die weltweit größte epidemiologische Studie über die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Studie mit dem Titel "Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung“ wurde von Prof. Dr. Eberhard Greiser mit finanzieller Unterstützung des Umweltbundesamtes, des Rhein-Sieg-Kreises, einzelner Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Ärzte-Initiative für ungestörten Schlaf e.V. erstellt. Bei dieser Studie wurden die Daten von mehr als 809.000 Versicherten von sieben gesetzlichen Krankenkassen mit Lärmdaten aus verschiedenen Lärmquellen zusammen gebracht. Dies entspricht mehr als 42% der Gesamtbevölkerung der Studienregion (Stadt Köln, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis). Bei der Studie wurde berechnet, wie häufig überhaupt Arzneiverordnungen für bestimmte Arzneimittelgruppen durch niedergelassene Ärzte in fluglärmbelasteten Regionen erfolgten. Dabei wurde ein Vergleich mit denjenigen Regionen gezogen, in denen überhaupt kein Fluglärm vorhanden war und der nächtliche Strassen- und Schienenverkehrslärm unter 35 dB(A) lag. Im zweiten statistischen Verfahren wurde die Menge verordneter Arzneimittel pro Versicherungsjahr in Abhängigkeit vom Fluglärm, Straßen- und Schienenverkehrslärm und anderen Korrekturvariablen berechnet.

Die Auswertungen ergaben generell, dass insbesondere nächtlicher Fluglärm zwischen 3.00 und 5.00 Uhr einen Einfluss auf die Häufigkeit und die Menge verordneter Arzneimittel hatte. Insgesamt zeigten sich alle Effekte bei Frauen deutlicher als bei Männern. Dieser Befund erklärt sich dadurch, dass Frauen nach allen vorliegenden Untersuchungen häufiger einen niedergelassenen Arzt konsultieren und deswegen auch häufiger eine Arzneiverordnung erhalten als Männer.

Wesentliche Befunde der Studie sind im Folgenden für nächtlichen Fluglärm (3.00-5.00 Uhr) für geringere Lärm-Belastung (40-45 dB(A)) und für stärkere Lärmbelastung (46-61 dB(A)) dargestellt:

- Blutdrucksenkende Arzneimittel wurden für Männer mit stärkerer Lärmbelastung um 24% häufiger verordnet als in der Vergleichsregion. Bei Frauen wurden diese Arzneimittel schon bei geringerer Belastung 27% häufiger verordnet, bei stärkerer Fluglärmbelastung um 66% häufiger.
- Arzneimittel zur Behandlung von Herz- und Kreislauferkrankungen (ohne blutdrucksenkende Mittel) wurden bei geringer lärmbelasteten Männern um 14% häufiger verordnet, bei stärkerem Fluglärm um 27% häufiger. Die entsprechenden Werte für Frauen liegen mit 22% und 116% deutlich höher.
- Schwerer erkrankte Patienten benötigen z.T. Arzneimittel aus verschiedenen Arzneimittelgruppen. Bei solchen Patienten, die sowohl blutdrucksenkende Medikamente und Medikamente für Herz- und Kreislaufkrankheiten benötigten, stiegen unter dem Einfluss von Fluglärm die Verordnungshäufigkeiten stärker an. Bei Männern fanden sich hier Erhöhungen um 17% (geringer Fluglärm) und 44% (stärkerer Fluglärm), während bei Frauen die Steigerungen wieder höher ausfielen (37% bzw. 184%).
- Tritt bei schwerer erkrankten weiblichen Patienten noch die Notwendigkeit der Verordnung eines Tranquillizers oder eines vergleichbar wirkenden Arzneimittels hinzu, zeigen sich statistisch signifikante Erhöhungen. Hier liegen die Anstiege bei 79% (geringerer Fluglärm) bzw. 211% (stärkerer Fluglärm).
- Die Verordnung von Tranquillizern, Schlaf- und Beruhigungsmitteln als einzelne Arzneimittelgruppe ist bei Frauen in Abhängigkeit von der Fluglärmintensität erhöht - um 29% in Gegenden mit geringerer nächtlicher Fluglärmbelastung und um 35% in Regionen mit stärkerem Fluglärm.

3. Am 19.06.1996 hatte der Landtag NRW den sog. 22-Punkte-Katalog verabschiedet, der Maßnamen benennt, die bei der Festlegung von Inhalten einer neuen Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn berücksichtigt werden sollten. Unter anderem wurde festgestellt:

> *"Der Landtag ist der Auffassung, dass die zuständigen Behörden des Bundes und des Landes, die Flughafen Köln/Bonn GmbH (FKB) und die nachtflugbetreibenden Unternehmen alles ihnen möglich tun sollen, um durch ein Bündel von Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes bis zum Ende des Jahrzehnts eine messbare Reduzierung der Lärmbelastung für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner zu erreichen"*

Das 22-Punkte-Programm verpflichtete den Flughafen Köln/Bonn, an Hand der Daten von 1997, 2000 und 2005 darzulegen, ob es in der Nacht signifikant leiser geworden sei. Entsprechend sieht die Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn ab dem 01.11.1997 (befristet bis 31.10.2015) vor:

> *"Nach jeweils 5 Jahren, erstmals im Jahre 2000, wird die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen überprüft und festgestellt. Sollte sich der Nachtfluglärm nicht*

signifikant vermindert haben, werden - unter strikter Beachtung des Vertrauensschutzes für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Regelung am Flughafen Köln/Bonn operierenden Luftfahrtunternehmen - zusätzliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich. Eine Verminderung des Nachtfluglärms liegt vor, wenn die Fläche des Gebietes kleiner wird, in dem zur Nachtzeit sechs Fluglärmereignisse im Freien mit einem Maximalpegel (LASmax) von 75 dB(A) und mehr erreicht werden (sog. Nachtschutzgebiet).

Der Vertrauensschutz gilt nicht für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zwecks Einschränkung von Passagierflügen sowie des Einsatzes von Strahlflugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 340 Tonnen im Frachtverkehr; die Notwendigkeit dieser Einschränkungen wird spätestens im Jahr 2000 überprüft."

Die letzte der insgesamt drei schalltechnischen Untersuchungen (Berechnung des Nachtschutzbereichs für den Flughafen Köln/Bonn auf der Basis der nächtlichen Flugbewegungen im Jahr 2005) wurde am 20.02.2006 vorgelegt. Dabei zeigte sich, dass das so genannte Nachtschutzgebiet gegenüber dem Jahr 2000 nur um 0,5 % kleiner geworden ist, obwohl im Jahr 2000 deutlich mehr Nachtflüge stattgefunden hatten als 2005 und darüber hinaus auch noch durchschnittlich acht Flüge pro Nacht mit der besonders lauten Boeing 727 verzeichnet wurden.

Hinzu kommen noch wichtige Verschiebungen innerhalb der Klasse S6 in den letzten Jahren. Festzustellen ist, dass der nächtliche Verkehr mit der MD 11 in den letzten Jahren erheblich zugenommen hat. Dieses besonders große Flugzeug innerhalb der Gewichtsklasse S6 macht besonderen Lärm. So werden an den Messstellen rund um den Köln/Bonner Flughafen durch die MD-11 teilweise mehr als 80 dB(A) verursacht!

Entsprechend beschloss die Fluglärmkommission für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn am 03.04.2006 folgende Feststellung zu dem Gutachten:

"Mit der Verkleinerung der Zone für nächtliche Flugbewegungen über 75 dB(A) von 64,8 km² (1997) über 63,5 km² (2000) zu 63,2 km² (2005) ist es seit 1997 zu keiner signifikanten Lärmminderung am Flughafen Köln/Bonn gekommen!

Die Vergleiche der Zahlen aus den Jahren 2000 und 2005 zeigen bereits, dass der Trend sogar wieder in Richtung mehr nächtlicher Fluglärm geht.

Dies lässt sich daraus ableiten, dass es seit dem Jahr 2000 zu keiner signifikanten Lärmminderung gekommen ist, obwohl die Anzahl der Flugbewegungen um 12 Bewegungen pro Nacht gesunken ist und im Jahr 2000 durchschnittlich 8 Flugbewegungen pro Nacht mit der besonders lauten B 727 stattfanden.

Die Fluglärmkommission fordert deshalb Landtag und Landesregierung auf, umgehend im Sinne der Revisionsklausel weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Flugverkehr während der Nacht vorzusehen."

Hintergrund für diese Feststellung ist der deutlich angestiegene Anteil schwererer Flugzeuge im nächtlichen Frachtverkehr. Hier zeigt sich das grundsätzliche Problem, dass bei der Klassifizierung der Flugzeuge nach Lärmklassen unterschiedliche Vorgaben je nach Flugzeug-Abfluggewicht gemacht werden und sich auch die sogenannte Bonusliste des

Bundes mit der für den Flughafen Köln/Bonn die für die Nacht erlaubten Flugzeuge definiert werden, an diesem System ausrichtet.

Aber schon bereits am 05.11.2001 hatte die Fluglärmkommission auf der Basis der damaligen schalltechnischen Untersuchung vom 25.06.2001 mit Hinweis auf den deutlichen Zuwachs schwererer Flugzeuge in der Nacht beschlossen:

> *"Mit Beschluss 6/2001 stellt die Kommission fest, dass es entgegen den Vorgaben des 22-Punkte-Programms des Landtags NRW zum Zeitpunkt der erstmaligen Überprüfung mit Ablauf des Jahres 2000 zu keiner signifikanten Lärmminderung des Nachtfluglärms gekommen ist.*
>
> *Die Fluglärmkommission stellt fest, dass der erheblich angestiegene Anteil von Flugzeugen der Klasse S 6 dazu geführt hat, dass es trotz der sukzessiven Herausnahme von älteren Flugzeugmustern wie z.B. der B 727 Hush-Kit nicht signifikant leiser geworden ist. Mit dem absehbaren Ende des Bestandsschutzes vor dem endgültigen Inkrafttreten der jetzigen Regelung (zum 1.10.2002) ist die Herausnahme älterer Flugzeugmuster beendet. Vor diesem Hintergrund ist die zu erwartende und angekündigte weitere Zunahme der oberen Gewichtsklassen und die damit verbundene weitere Zunahme der Höhe der Einzelschallpegeln ein sicheres Indiz dafür, dass in Zukunft der Nachtlärm sogar wieder ansteigen wird.*
>
> *Angesichts dieser Sachlage fordert die Fluglärmkommission die Landesregierung auf, umgehend weitere Maßnahmen für aktiven Lärmschutz zu prüfen und der Fluglärmkommission kurzfristig Vorschläge zur Lärmminderung zu unterbreiten."*

Die beschriebene Entwicklung wird anhand folgender Zahlen deutlich:

Mittlere Anzahl der Flugbewegungen pro Nacht in den 6 verkehrsreichsten Monaten 2005

Gruppe	Starts	Landungen	**Flugbewegungen gesamt**
Prop1	0,15	0,42	**0,57**
Prop2	5,69	6,26	**11,95**
S1(3/4)mod	0,00	0,00	**0,00**
S5	26,01	41,12	**67,12**
S6	14,60	14,03	**28,63**
S7	0,20	0,20	**0,40**
			109,00

Mittlere Anzahl der Flugbewegungen pro Nacht in den 6 verkehrsreichsten Monaten 2000

Gruppe	Starts	Landungen	**Flugbewegungen gesamt**
Prop1	0,27	0,06	**0,33**
Prop2	15,87	21,69	**37,56**
S1(3/4)mod	3,86	3,82	**7,68**
S5	22,05	29,72	**51,77**
S6	11,46	11,86	**23,32**
S7	0,83	0,32	**1,14**
			122,00

Mittlere Anzahl der Flugbewegungen pro Nacht in den 6 verkehrsreichsten Monaten 1997

Gruppe	Starts	Landungen	**Flugbewegungen gesamt**
Prop1	0,40	0,90	**1,30**
Prop2	12,00	13,80	**25,80**
S1(3/4)mod	9,00	9,20	**18,20**
S5	31,50	36,80	**68,30**
S6	2,40	2,40	**4,80**
S7	1,50	1,40	**2,80**
			121.1

Am 24.07.2003 beschloss die Fluglärmkommission folgende Empfehlung weitergehender Lärmschutzmaßnahmen beim Nachtflug:

"Die Fluglärmkommission empfiehlt dem NRW-Verkehrsminister weitergehende wirksame Lärmschutzmaßnahmen für den Flughafen Köln/Bonn einzuführen, damit auf einem gegenüber dem derzeitigen Zustand zunächst abzusenkenden Lärmniveau eine dem Schutzanspruch der Betroffenen angemessene Deckelung des Lärmaufkommens gewährleistet ist. Die Nachtflugregelung soll innerhalb der vorhandenen Öffnungsklausel entsprechend angepasst werden.

- *Die im Nachtflug eingesetzten Flugzeuge sollen entsprechend ihres wirklichen Lärms klassifiziert werden; für Sommer- und Winterflugplan soll ein Lärmkontingent auf einem abgesenkten Niveau festgelegt werden. Die Einhaltung des Lärmkontingents - und damit auch einer durchschnittlichen Punktzahl pro Nacht - soll überwacht werden, bei Überschreitung sollen Sanktionen erfolgen (als Vorlage kann die am Rhein-Main-Flughafen Frankfurt eingeführte Regelung dienen).*
- *Die im Nachtflug eingesetzten Flugzeuge dürfen an den vorhandenen Messstellen einen noch festzulegenden Höchstwert nicht überschreiten. Dabei ist anzustreben, dass im Mittel keine höheren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugt werden.*

- *Das Nachtschutzgebiet soll entsprechend dem Schutzziel von 6x < 55 dB(A) im Rauminneren neu festgesetzt werden. Anzustreben ist ein Nachtschutzgebiet, das mit 6x > 70 dB(A) umschrieben wird.*
- *An den äußeren Grenzen des Nachtschutzgebietes soll der nächtliche Fluglärm einen festzulegenden energieäquivalenten Dauerschallpegel nicht überschreiten. Angestrebt werden hier 50 dB(A) für eine Durchschnittsnacht."*

Nachdem diese Empfehlung von der Landesregierung nicht umgesetzt wurde, fasste die Fluglärmkommission am 01.04.2004 folgenden Beschluss:

> *"Die Fluglärmkommission fordert den NRW-Verkehrsminister erneut auf, weitergehende wirksame Lärmschutzmaßnahmen für den Flughafen Köln/Bonn vorzuschlagen, damit auf einem gegenüber dem derzeitigen Zustand zunächst abzusenkenden Lärmniveau eine dem Schutzanspruch der Betroffenen angemessene Deckelung des Lärmaufkommens gewährleistet ist. Die Nachtflugregelung ist innerhalb der vorhandenen Öffnungsklausel entsprechend anzupassen."*

Zu dem vom Landtag beschlossenen 22-Punkte-Programm gehörte auch ein Verbot von Nachtstarts und -landungen von Strahlflugzeugen über 340 t im Frachtverkehr sowie **eine Kernruhezeit für Passagierflüge zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr**. Die Forderungen nach Beschränkungen des nächtlichen Passagierflugverkehrs sowie eines Ausschlusses von Nachtstarts und -landungen von Strahlflugzeugen über 340 t im Frachtverkehr sind vom NRW- und Bundesverkehrsministerium bisher immer mit dem Hinweis abgelehnt worden, dies sei nach EU-Recht nicht möglich. Wenn am Köln-Bonner Flughafen nächtlicher Frachtverkehr erlaubt sei, dann könne man den Passagierverkehr nicht anders behandeln, hieß es dazu bisher.

Michel Ayral, der Direktor der Direktion F (Luftverkehr) in der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, äußerte sich in einem Antwortschreiben vom 24.10.2000 auf einen Brief des Bundesverkehrsministeriums (sogenanntes „Dear Thilo"-Schreiben) hierzu folgendermaßen:

> *"Insbesondere würde das Verbot nächtlicher Starts und Landungen für Flugzeuge mit mehr als 340 t MTOM, die weniger Lärm als leichtere Flugzeuge machen, die Grundsätze der Verhältnismäßigkeit und der Objektivität unberücksichtigt lassen, soweit das gewünschte Ziel eine Lärmverminderung ist. Eine auf dem wirklichen Lärm der Flugzeuge beruhte Beschränkungsmaßnahme scheint mir eher an das gewünschte Ziel (gemeint: Lärmminderung) angepasst zu sein. […] Ich möchte hinzufügen dass es sich hier um eine vorläufige Untersuchung handelt, die nur auf Grund der von den deutschen Behörden erteilten Auskünften beruht, unbeschadet der Stellungnahme der Kommission, falls sie eine wirkliche Entscheidung treffen müsste."*

4. Während der Einweihung einer zusätzlichen Frachthalle der Firm UPS kündigte Ministerpräsident Rüttgers an, die heutige Betriebsgenehmigung über das Jahr 2015 hinaus verlängern zu wollen. Ausweislich der Antwort auf die kleine Anfrage Nr. 490 beabsichtigt die CDU-FDP-Landesregierung, noch vor dem Jahr 2010 und somit noch in dieser

Wahlperiode des Landtages die Verlängerung der bis 2015 geltenden Nachtflugregelung am Köln/Bonner Flughafen zu entscheiden. In einem Gespräch von Verkehrsminister Wittke mit den Vertretern der Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn am 3.2.2006 erklärte der Verkehrsminister ebenfalls, dass die Entscheidung über die Nachtflugregelung Köln/Bonn im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Luftverkehrskonzeptes des Landes fallen würde. Im August 2006 erklärte wiederum Ministerpräsident Rüttgers im Rahmen seiner sogenannten NRW-Sommertour im Zusammenhang mit Äußerungen zum Flughafen Niederrhein (Weeze), dass bereits 2007 erste Vorstellungen der Landesregierung zur Fortschreibung des Luftverkehrskonzeptes dem Landtag vorgelegt würden.

II.

Der Stadtrat Lohmar stellt fest:

1. Die aktuelle Rechtssprechung und die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zeigen den dringenden Handlungsbedarf auf, den Schutz der Nachtruhe am Flughafen Köln/Bonn insbesondere in der sog. Kernzeit der Nacht (00:00 Uhr bis 05:00 Uhr) zu verbessern.
2. Eine signifikante Lärmminderung am Flughafen Köln/Bonn, wie es das vom Landtag NRW beschlossene 22-Punkte-Programm vorgab, hat seit 1997 nicht stattgefunden. Vielmehr wurde der Nachweis erbracht, dass die Strategie alleine auf den technischen Fortschritt zu setzen, nicht zu weniger Lärm in der Nacht führt, sondern der Lärm weiter auf hohem Niveau bleibt.
3. Nachdem die Nachtflugbewegungen in den letzten zwei Jahren leicht gesunken waren, ist im ersten Halbjahr 2006 wieder ein spürbarer Anstieg von ca. 5% zu verzeichnen. Die heute mit den vermeintlich „lärmarmen“ Flugzeugen der Bonusliste erreichten nächtlichen Lärmwerte von zum Teil über 80 dB(A) liegen noch immer um mehr als 100 Prozent über denen aus Gründen des Gesundheitsschutzes für die Nacht anzustrebenden Grenzwerten. Außerdem ist davon auszugehen, dass der Nachtfluglärm nach den Kapazitätserweiterungen vor allem im Frachtbereich wieder ansteigt, weil in der Folge das lauteste (nach Bonusliste zugelassene) Flugzeugmuster (MD 11) künftig vermehrt eingesetzt werden soll.
4. Wesentliche Maßnahmen für einen aktiven nächtlichen Lärmschutz wie eine nächtliche Kernruhezeit für Passagierflüge aus dem vom NRW-Landtag am 19.06.1996 beschlossenen 22-Punkte-Programm wurden bislang noch nicht umgesetzt. Diese waren der Bevölkerung im Gegenzug zu der außerordentlich langen Geltungsdauer der Nachtflugregelung (bis 2015) zugesagt worden. Dies führt zu zunehmender Abwicklung von Passagierflügen (Billigflügen) während der Nacht.
5. Nie hinterfragt wurde die von einem nachgeordneten Beamten der EU-Kommission zunächst vorgebrachten Bedenken im Hinblick auf eine mögliche Diskriminierung bestimmter Verkehrsarten bei Beschränkungen des nächtlichen Passagierflugverkehrs sowie eines Ausschlusses von Nachtstarts und -landungen von Strahlflugzeugen über 340 t im Frachtverkehr. Nach einer vorläufigen Stellungnahme der Generaldirektion Energie und Transport der EU-Kommission wurde keine wirkliche Entscheidung der

Kommission herbeigeführt. Angesichts einer geänderten Rechtssprechung in Deutschland muss es zu einer erneuten Vorlage des Sachverhaltes bei der EU-Kommission kommen.

6. Der im gleichen Schreiben ebenfalls unverbindlich geäußerte Hinweis der EU-Kommission auf alternative, am wirklichen Lärm der Flugzeuge ausgerichtete Beschränkungen wurde jedoch bis heute vom NRW-Verkehrsministerium trotz mehrmaliger Aufforderung durch die Fluglärmkommission am Flughafen Köln/Bonn nicht aufgegriffen und aktiv verfolgt. Das Gleiche gilt für alternative Maßnahmen, die über Lärmkontingentierungen zumindest eine Deckelung des Nachfluglärms bewirken könnten.

III.

Der Stadtrat Lohmar fordert die Landesregierung auf:

1. In Anbetracht der vorliegenden nächtlichen Lärmbelastungen und der Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist der bis heute nicht umgesetzte Punkt zu dem nächtlichen Passagierflugverbot umzusetzen und Starts und Landungen von Passagierflügen zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr zu untersagen.
2. Der entsprechende Antrag der Landesregierung ist umgehend dem Bundesverkehrsminister vorzulegen.
3. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse in der vorliegenden epidemiologischen Studie zu den Gesundheitsfolgen des nächtlichen Fluglärms sind Pläne für eine Verlängerung der jetzigen Nachtflugregelung über das Jahr 2015 hinaus aufzugeben.

Mit freundlichen Grüßen



Horst Becker

Fraktionsvorsitzender