
Von Dagmar Keller-Bartel <dagmar.keller-bartel@gruene-overath.de>
An BV_FluglaerschutzRhein-Berg@t-online.de <BV_FluglaerschutzRhein-Berg@t-online.de>

Liebe Aktive gegen Fluglärm, liebe durch Fluglärm Betroffene des Verkehrsflughafens Köln/Bonn, hier treffen Sie einen Nerv meiner politischen Arbeit, ist es doch einer der Gründe, warum ich mich in die Politik begeben habe und mich, politisch aktiv, allerdings bisher ehrenamtlich, engagiere.

In Köln-Merheim aufgewachsen und bereits dort von Fluglärm betroffenen durch die Hauptstartbahn gegen Westen der damals noch so genannten 14L/32R, habe ich leider lernen müssen, dass mit der jetzt geltenden Betriebsgenehmigung des Flughafen Köln/Bonn nur in geringem Maße Möglichkeiten bestehen, die Lärmbelastung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger erträglich zu gestalten. Als Mitglieder von Bündnis 90/Die Grünen haben ich und mein kürzlich leider verstorbener Mann versucht, sozusagen als direkte Reaktion darauf, die ungerechte Verschiebung der Abflugbahn (Stichwort „Feldversuch größtmöglicher Königsforstüberflug“), wo von heute auf morgen der Lärmüll über das Sülzthal „ausgekippt“ wurde, ohne dass es eine Information an die betroffene Kommune Overath gegeben hätte, die damals noch nicht Mitglied der Fluglärmkommission war, mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, zu verhindern. Diese intransparente Aktion, damals initiiert durch die damalige Bürgermeisterin von Bergisch-Gladbach und damalige Vorsitzende der Fluglärmkommission Maria Theresia Opladen (CDU) hat mir vor Augen geführt, wie wichtig Transparenz und ein Miteinander der Kommunen in dieser Frage ist. Es gilt das Problem bei der Wurzel zu packen und nicht, wie geschehen, dem Nachbarn zu übertragen!

Meine Meinung ist:

Lärm ist gesundheitsschädlich, nächtlicher Lärm umso mehr. Es darf nicht sein, dass die Gesundheit von tausenden von Menschen in der Region aus rein ökonomischen Interessen als niedrigeres Gut bewertet wird. Und es kann nicht sein, dass die Gesellschaft die volkswirtschaftlichen Kosten der Gesundheitsschäden trägt.

Neben dem Kampf gegen Fluglärm generell, also der Kampf für leisere Flugzeuge und gegen nächtliche Start- und Landungen am Flughafen Köln/Bonn war mir seither aber auch Transparenz in die Vorgänge, nämlich in die betrieblichen und ökonomischen Entscheidungen des Flughafens, der Deutschen Flugsicherung (DFS), der Interessen der Anteilseigner und der übergeordneten Politik von Land und Bund, ein wichtiges Anliegen.

Gerhard Bartel, also mein Mann, zuletzt als gewähltes Mitglied der Fluglärmkommission für die Stadt Overath und Mitglied des der Fluglärmkommission zuarbeitenden Arbeitsausschusses für technische Lärminderungsmaßnahmen, hatte somit direkten Zugang zu den initiierten Messergebnissen, daraus resultierenden Überlegungen und resultierenden Maßnahmen, die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Wie Sie alle selber leidvoll erfahren, sind diese Versuche im Ergebnis bisher völlig unzureichend. Gerd und ich haben uns direkt und auch politisch immer sehr eng ausgetauscht, der Rat der Stadt Overath wurde immer sehr detailliert unterrichtet. Fakt ist, in der jetzigen Rechtslage ist leider gegen den Flughafen und dessen Unterstützer nur marginal eine Verbesserung der Lärmsituation zu erzielen.

Nun zu Ihren Fragen an mich als Bürgermeisterkandidatin der Grünen in Overath:

Gesundheitsschutz geht vor ökonomische Interessen. Die ökonomischen Interessen und Gesundheitsschutz sind mit Vorrang für den Gesundheitsschutz bestmöglich in Einklang zu bringen. Dieser Prozess muss eingeleitet werden. Ich bin aus Gesundheitsschutzgründen, denn die Studienlage ist eindeutig, für ein generelles Nachtflugverbot mit noch zu verhandelnder Kernruhezeit an allen Flughäfen.

Beginnend mit einem umfassenden, natürlich allgemeinverständlichen, transparenten Lärminderungskonzept sollte der Prozess zur Verlängerung der Betriebsgenehmigung begonnen und im Anschluss daran um die ökonomischen Eckdaten und Prognosen ergänzt werden. Die Herangehensweise muss also genau umgekehrt sein.

Parallel sollte mit einem Passagiernachtflugverbot sofort begonnen und dieses innerhalb einer kurzen Übergangsfrist, nach Erhalt des erstellten Lärminderungskonzeptes und ergänzt durch ökonomischen Eckdaten und Prognosen, durch Frachtflugverlagerung aus der Nacht heraus in den Tag, sukzessive ergänzt werden.

Die Verlängerung der Betriebsgenehmigung muss, wie bereits oben ausgeführt, in größtmöglicher Transparenz unter Beteiligung Aller und basierend auf wissenschaftlichen Studien zu einer Betriebsgenehmigung führen, die die Belange von allen Betroffenen ausreichend berücksichtigt.

Mit freundlichen Grüßen

Dagmar Keller-Bartel
