

Gilt immer noch „Weiter so“?

Ich bin das klimaschädlichste Verkehrsmittel!  
Wer ohne echte Notwendigkeit fliegt, zerstört rücksichtslos das Klima!

Politikbrief zur Bundestagswahl 2017

Für Wähler und Politiker, die gewählt werden möchten





## **Liebe Wählerinnen und Wähler, liebe Kandidaten für den Deutschen Bundestag,**

zunehmende Emissionen von Treibhausgasen, Luftverunreinigungen und Verkehrslärm, insbesondere Fluglärm, sind hauptverantwortlich für die Klimaveränderungen, Umweltschäden, Gesundheitsgefahren und eine Verschlechterungen der Lebensqualität.

Die Fortentwicklung von klima-, nachbar-, gesundheits- und umweltschützenden Regelungen ist überfällig. Forderungen nach Minimierung der Treibhausgase sowie verbindliche Vorgaben zur Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmimmissionen sind gleichermaßen und ausnahmslos für alle Verkehrssektoren auf niedrigem Niveau festzulegen.

Die Bürger fordern die Politik auf, geeignete Rahmenbedingungen, Festlegungen und Regelungen zum Schutz des Klimas, der Umwelt, der sozialen Gerechtigkeit und der Gesundheit in ihre Wahlprogramme aufzunehmen.

Ein besonderer Regelungsbedarf besteht beim Luftverkehr.

**Die Europapolitik muss sich mehr um den Klimaschutz, die Feinstaubbelastungen im Umfeld von Großflughäfen, die Prüfung der Umweltverträglichkeit und den Umgebungslärm bemühen.**

**Bundespolitisch sind Änderungen am Luftverkehrsgesetz, Fluglärmschutzgesetz, Raumordnungsgesetz und Bundesimmissionsschutzgesetz dringend geboten.**

**Planfeststellungsbeschlüsse, die auf erkennbar falschen Prognosen basieren, müssen geändert werden können.**

## **Liebe Wählerinnen und Wähler,**

machen Sie sich mit den Problemen und Aufgaben unserer Zeit vertraut und prüfen Sie, ob die Partei und die Kandidatin oder der Kandidat Ihrer Wahl die Probleme kennt und sich für deren Lösungen einsetzen will.

Dann treffen Sie eine kluge Wahl.

Ihr

BBI Bündnis der Bürgerinitiativen

## Luftverkehrswachstum

Weltweit sind jederzeit 10.000 Flugzeuge unterwegs und der Flugverkehr wird in den nächsten Jahrzehnten weiter wachsen. Das gilt auch für die verursachten Emissionen, die trotz Reduzierung des Kerosinverbrauchs zunehmen werden. Der CO<sub>2</sub>-Anteil des Luftverkehrs wird bis 2050 auf 22 Prozent der Gesamtemission prognostiziert.

**Flugreisen müssen auf die Fernreisebedürfnisse der jeweiligen Region begrenzt werden. Kurzstrecken sind ausschließlich von der Bahn zu bedienen.**



**Alle direkten, indirekten und externen Kosten, inklusive der Kosten für die Gesundheit der betroffenen Menschen sowie für Umwelt- und Klimaschäden, müssen zweckgebunden, verursachergerecht und vollumfänglich durch den Flugbetrieb getragen werden. Das gilt auch für eine leistungsgerechte und auskömmliche Bezahlung aller Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb (z.B. Deutsche Flugsicherung DFS).**

**Alle staatlichen Subventionen und Steuerprivilegien, insbesondere die Befreiung von der Kerosin- und Mehrwertsteuer, müssen reduziert bzw. abgeschafft werden.**

## Handel mit CO<sub>2</sub>-Verschmutzungszertifikaten

Nach fast 20 Jahren hat die ICAO 2016 einem globalen Klimaabkommen zugestimmt. Kernstück des Abkommens ist ein noch zu entwickelndes sogenanntes Offsetting-System, mit dem ab 2020 weiter anwachsende CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Klimaschutzprojekte (z.B. in der Dritten Welt) kompensiert werden sollen.

Von einer Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs ist nicht die Rede. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Wachstum des Luftverkehrs bis 2020 nimmt das Abkommen als gegeben hin. Bis 2026 ist die Teilnahme am Programm sogar nur freiwillig und erst ab 2027 sind die Vorgaben des bis 2035 geltenden Abkommens verpflichtend.

**Die von der EU-Kommission beabsichtigte Herausnahme des Luftverkehrs aus dem Handel mit den CO<sub>2</sub>-Verschmutzungszertifikaten zum Ende 2020 ist uneingeschränkt abzulehnen.**



Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Verminderung müssen an den Flugzeugen ansetzen.

## Feinstäube im Umfeld von Flughäfen

Der Flugverkehr verursacht im weiten Umfeld der Flughäfen hohe Emissionen an Feinstäuben.

Die gesetzlichen Grenzwerte für PM10 (kleiner als  $10 \mu\text{m}^A$ ) bzw. PM2,5 (kleiner als  $2,5 \mu\text{m}$ ) erfassen die Partikel nur über ihr Gewicht. Für die Immissionsbelastung ist jedoch die Zahl der Partikel maßgeblich.

Für die Partikel PM2,5 gilt seit 2008 europaweit ein Zielwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft im Jahresmittel. Der Gewichtsanteil der darin enthaltenen ultrafeinen Partikel (kleiner als  $0,1 \mu\text{m}$ ) liegt bei ca. 2%. Werden diese Partikel jedoch gezählt, liegt der Anteil bei ca. 98%!

Für ultrafeine Partikel gibt es weder gesetzliche Grenzwerte noch ein zugelassenes Messverfahren.

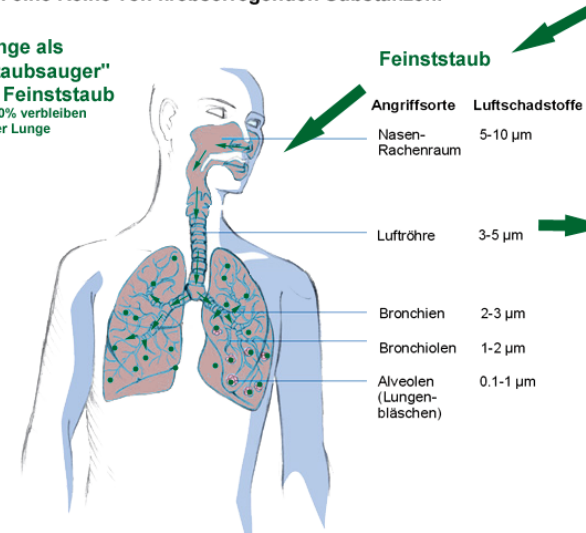
Die Partikel haben fatale Wirkungen:

- **PM10 (<  $10 \mu\text{m}$ )** gelangt in die Lunge und kann dort Lungenkrankheiten erzeugen.
- **PM2,5 (<  $2,5 \mu\text{m}$ )** können die Luft/Blut-Schranke in der Lunge überwinden und dadurch viele Krankheiten durch Organschäden verursachen.
- **Ultrafeinstaub (<  $0,1 \mu\text{m}$ )** ist sogar in der Lage, in die Körperzellen einzudringen und die Erbinformation der Zellen zu verändern.

A  $\mu\text{m}$  = Mikrometer = ein Tausendstel Millimeter = ein Millionstel Meter

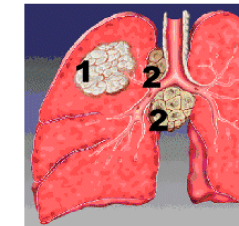
Flugverkehr ist einer der größten Produzenten für lungengängigen Feinstaub. Feinstaub aus dem Flugverkehr ist nicht nur auf Grund seiner sehr geringen Größe gefährlich, sondern enthält auch eine Reihe von krebserregenden Substanzen.

Lunge als "Staubsauger" für Feinstaub  
70-80% verbleiben in der Lunge



**Medizinische Folgen:**

- chronischer Husten
- Bronchienentzündungen
- kardiovaskuläre Effekte - Herz/Kreislaufprobleme
- eine Verschlechterung der Lungenfunktionswerte (vor allem bei Kindern)
- Lungenkrebs und Leukämie
- Verkürzung der Lebenserwartung



Lungenkrebs 1= Tumor, 2 = Metastasen

Diese besonders gefährlichen Ultrafeinstäube werden von den gegenwärtigen gesetzlichen Regeln zur Erfassung der Feinstaubbelastung vernachlässigt.

**Eine kontinuierliche Erfassung der Anzahlkonzentrationen und die transparente Veröffentlichung der gemessenen Werte muss mit Vorrang etabliert werden.**

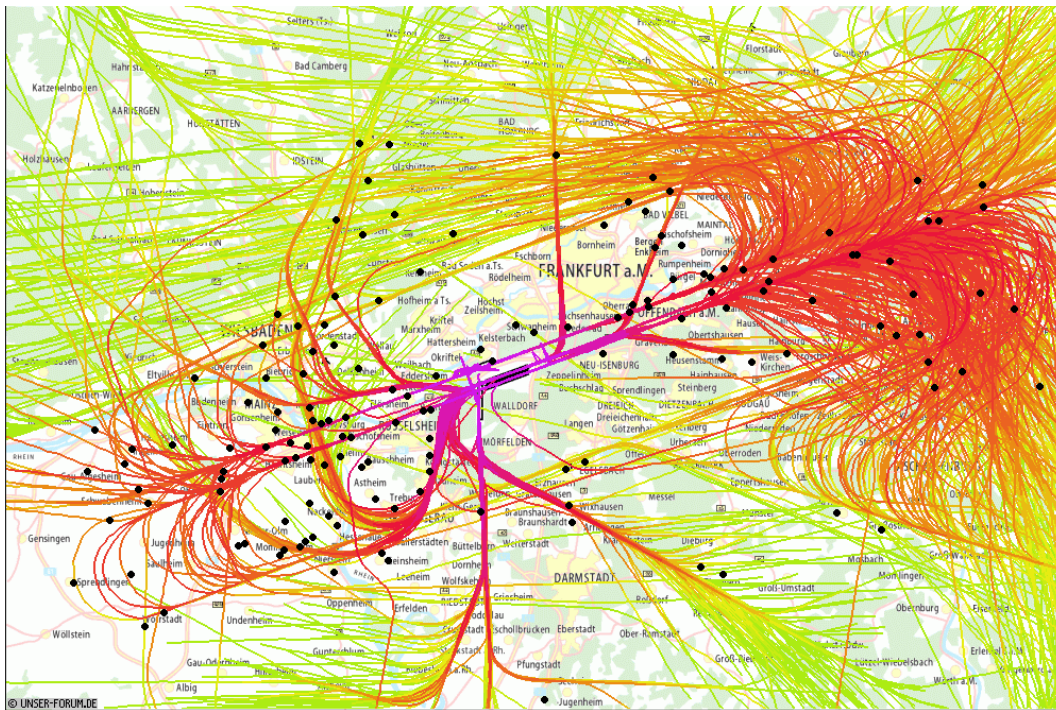
**Damit die Messwerte auch für epidemiologische Studien zu verwenden sind, ist eine sehr feine zeitliche Auflösung anzustreben (Messungen im Sekundenintervall). Nur dann können notwendige Schutzmaßnahmen abgeleitet werden.**



## Umweltverträglichkeitsprüfungen

In der derzeitigen EU-Richtlinie (2011/92/EU) ist bei Flughäfen nur für den Flughafen selbst eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen.

Die An- und Abflugrouten unterliegen nicht der Prüfungspflicht mit Öffentlichkeitsbeteiligung, obwohl sie weit über den Flughafen hinaus erhebliche Umweltauswirkung haben.



**Im Umkreis um einen Flughafen (Radius 50 km) sind An- und Abflugrouten in den Katalog der UVP-pflichtigen Vorhaben mit Öffentlichkeitsbeteiligung aufzunehmen.**

## Umgebungsärm

Die EU-Kommission evaluiert derzeit die EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungsärm (2002/49/EU) und will am Grundkonzept festhalten, wonach die Richtlinie keine Zielvorgaben für die Vermeidung, Verhinderung oder Verminderung von Lärmbelastungen enthält.

**Sonderberechnungs- und Sonderbeurteilungsregelungen für den Luftverkehr sind zu streichen. Gefordert wird eine Gesamtlärmbeurteilung auf der Grundlage vereinheitlichter Lärmberechnungen und Lärmbewertungen.**

**Rechtlich bindende Immissionsrichtwerte sind als Summenwerte aller Lärmquellen \*) einzuführen. Die Richtwerte sind als Lärminderungsziele für Durchschnitts- und maximale Einzelschallpegel mit der Verpflichtung zur dynamischen Reduzierung festzulegen.**

**Lärmverschiebungen als Lärminderungsmaßnahmen sind unzulässig.**

**In der Umgebung von Ballungsräumen sind ruhige Gebiete zwingend auszuweisen.**

\*) § 47b Bundesimmissionsschutzgesetz:

„Umgebungsärm“ = belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht

## Luftverkehrsgesetz (LuftVG)

Im November 2015 haben die Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen den Entwurf eines „Gesetzes zum besseren Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“ in den Bundesrat eingebracht (Bundesratsdrucksache 550/15 vom 17.11.2015). Die Initiative sieht eine Änderung der §§ 29b und 32 des Luftverkehrsgesetzes vor. **Allerdings ruht diese Initiative zur Zeit.**

### § 29b Absatz 2 LuftVG – gültige Fassung

(2) Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

### § 29b Absatz 2 LuftVG – Vorschlag R-P, B-W, Hessen

(2) Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation **haben den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm angemessen zu berücksichtigen und auf den Schutz vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken. Dies gilt insbesondere für die Erarbeitung und Festlegung von Flugverfahren. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.**

### § 32 Absatz 4 Nummer 8 LuftVG – gültige Fassung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlässt ohne Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und von Rechtsakten der Europäischen Union notwendigen Rechtsverordnungen über

...

8. die Festlegung von Flugverfahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte.

### § 32 Absatz 4 Nummer 8 LuftVG – Vorschlag R-P, B-W, Hessen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlässt ohne Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes und von Rechtsakten der Europäischen Union notwendigen Rechtsverordnungen über

...

8. die Festlegung von Flugverfahren für Flüge innerhalb von Kontrollzonen, für An- und Abflüge zu und von Flugplätzen mit Flugverkehrskontrollstelle und für Flüge nach Instrumentenflugregeln, einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte; **soweit es sich um die erstmalige Festlegung oder um eine wesentliche Änderung handelt, ist neben der Beteiligung der nach § 32b gebildeten Kommission eine angemessene Beteiligung der betroffenen Gemeinden und der in ihren Aufgaben berührten Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit sicherzustellen.**

### Malu Dreyer, Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz, zur Begründung der Gesetzesinitiative am 27.11.2015 vor dem Bundesrat:



„Wichtigstes Anliegen der Gesetzesänderung ist es, Luftfahrtbehörden und Flugsicherungsorganisation zu verpflichten, den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm insgesamt stärker zu berücksichtigen. Mit der Gesetzesinitiative soll eine deutliche Aufwertung des Fluglärmschutzes erfolgen. In lärmsensiblen Zeiten – wie am frühen Morgen und am späten Abend – muss der Lärmschutz Vorrang haben. Bei der Festlegung von Flugrouten, aber auch bei Einzelfreigaben ist der Fluglärm verstärkt zu gewichten.“

„Nach der derzeitigen Rechtslage haben die betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen bei neuen oder wesentlich geänderten Flugrouten keine Möglichkeit, sich in das Verfahren einzubringen. Eine direkte Beteiligung der betroffenen Bürger und Bürgerinnen findet nicht statt. Abgesehen von der Beteiligungsmöglichkeit im zeitlich vorgelagerten Planfeststellungsverfahren werden die betroffenen Kommunen lediglich als Mitglieder der Fluglärmkommission beteiligt. Da Flugrouten darüber entscheiden, über welchen Gebieten welche Fluglärmbelastung entsteht, ist dies so nicht akzeptabel.“

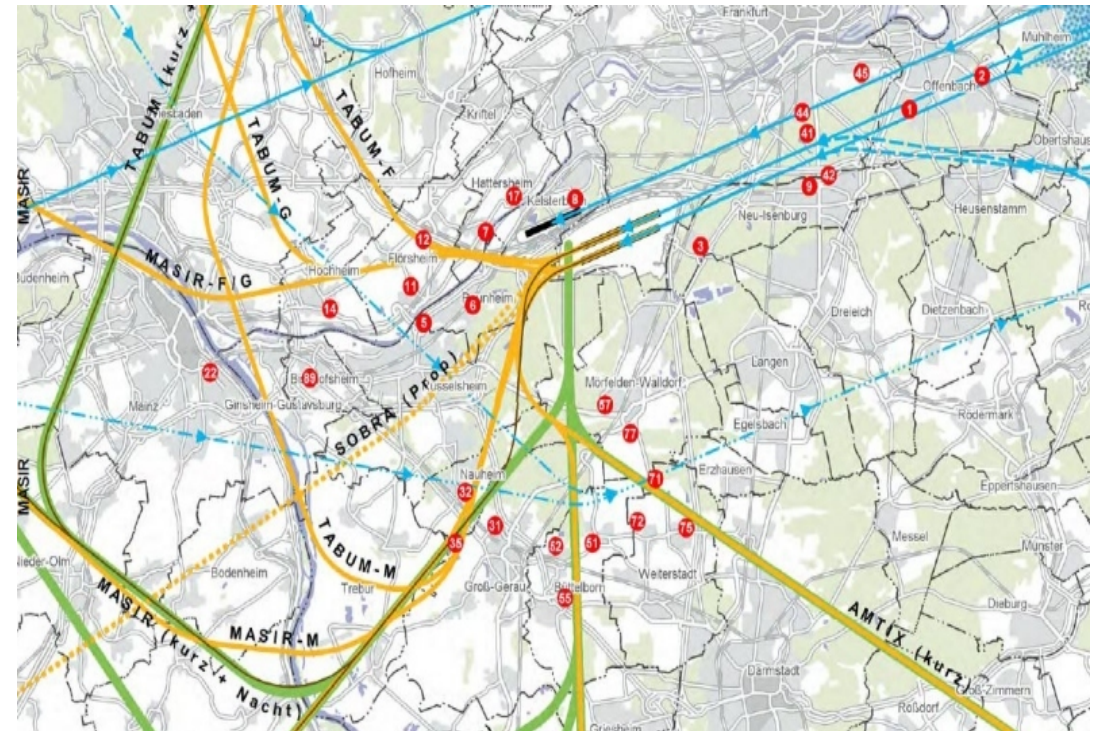


Die Zunahme des Flugverkehrs hat im Umfeld von Flugplätzen und unter Flugrouten zu erheblichen Lärmproblemen geführt. Die betroffenen Bürger klagen über unerträgliche Belastungen und über Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität und Gesundheit.

**Die Änderungen des ruhenden Gesetzesantrages der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen sind als Bundesinitiative aufzugreifen.**

**Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen haben den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm angemessen unter Wahrung der sicheren Abwicklung des Luftverkehrs zu berücksichtigen. Die gesetzliche Nachtruhe der Bevölkerung von 22 bis 6 Uhr ist durch Nachtflugverbote zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die Erarbeitung von Flugrouten und bei der Erteilung von Flugkontrollfreigaben.**

**Die Mindestüberflughöhen über bewohnten Gebieten und Menschenansammlungen sind entsprechend der Größe und dem Gewicht der Luftfahrzeuge zu staffeln und müssen auch für den An- und Abflug gelten.**



Quelle: Fraport AG, Südumfliegung

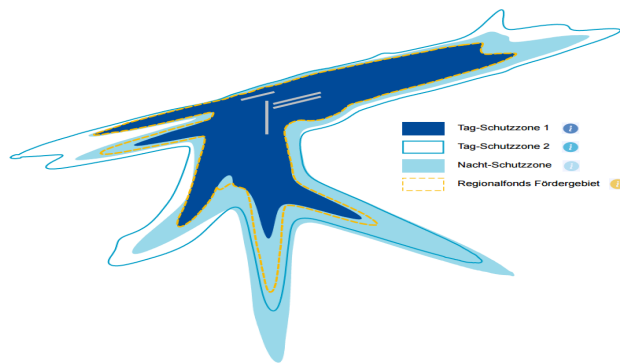
**Die Zuständigkeiten für den Schutz vor schädlichen und gesundheitsgefährdenden Schadstoff- und Lärmimmissionen aus dem Flugbetrieb sind in die originär dafür zuständigen Umweltressorts zu verlagern. In einem ersten Schritt sind Einvernehmens- und Eingriffsregelungen für die Umweltressorts in das Luftverkehrsrecht einzufügen.**

**Rechtsverordnungen zur Festlegung von An- und Abflugrouten an Flugplätzen dürfen erst nach Durchführung einer formellen Öffentlichkeitsbeteiligung erlassen werden.**

## Fluglärmenschutzgesetz (FluLärmG)

Das geltende Luftverkehrsrecht und insbesondere das Fluglärmenschutzgesetz enthalten keine umwelt- und nachbarschaftsschützenden Grenzwerte und Vorschriften zur Lärmeinwirkung.

Im Fluglärmenschutzgesetz sind ausschließlich durchschnittliche Immissionswerte eines Flugplatzes festgelegt. Dabei handelt es sich um gerechnete Prognosewerte zur Festlegung von Lärmschutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2, Nacht-Schutzzone). Siedlungsbeschränkungen und baulicher Schallschutz sollen in diesen Zonen den Lärmschutz sicherstellen. Der lärmverursachende Flugverkehr bleibt jedoch unberührt.



*Beispiel: Die in der Schutzzonenverordnung vom 13.10.2011 für den Frankfurter Flughafen festgelegten Lärmschutzbereiche sind das Ergebnis der Planfeststellung und der Anleitung zur Berechnung des Fluglärms vom 19.11.2008 (AzB 2008).*

Die Immissionswerte des Fluglärmenschutzgesetzes sind nicht geeignet, das lärmmedizinisch anzustrebende Schutzziel zu erreichen, nämlich eine Begrenzung des Fluglärms im Inneren von Aufenthaltsräumen. Da andere Regelungen fehlen, stellt das Gesetz die Zumutbarkeit von Fluglärm nur auf Außenschallpegel anstatt auf Innenschallpegel ab.

Mangels anderer Definitionen werden von den Gerichten die Grenzwerte des passiven Lärmschutzes als Grenzwerte der Zumutbarkeit von Lärm interpretiert

Das Fluglärmenschutzgesetz aus 2007 sieht eine Evaluation der Regelungen nach jeweils zehn Jahren vor. Bei der in 2017 anstehenden Überprüfung sind folgende Korrekturen aufzunehmen und in einer Gesetzesnovelle zu berücksichtigen:

**Die Grenzwerte für den passiven Schallschutz müssen herabgesetzt werden und sich an den Richtwerten der TA Lärm für Wohngebiete (siehe Seite 10) bemessen.**

**Die Grenzwerte sind als Mindestanforderungen gemäß den Empfehlungen des Bundesumweltamtes und der WHO entsprechend den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung (u.a. der NORAH-Studie) und unter Beachtung des Vorsorge- und Verursacherprinzips abzusenken.**

**Das Schutzniveau muss bei Eintreten der Belastung vorhanden sein - und nicht erst fünf Jahre später.**

**Die betroffenen Eigentümer und Kommunen müssen für den notwendigen Schallschutz vollständig entschädigt werden und dürfen nicht mit unzureichenden Kappungsgrenzen und Teillösungen abgefunden werden.**

**Einzufügen sind Eingriffsregelungen, um Grenzwertüberschreitungen zu sanktionieren. Beim Fluglärm-Monitoring ist die reale Entwicklung der Lärmbelastung zu erfassen und mit den Prognosewerten zu vergleichen.**



## BlmSchG: Lärmschutz

Das Bundesimmissionsschutzgesetz - BlmSchG - ist eine übergreifende Plattform für eine Berücksichtigung aller Lärmquellen (Flug-, Straßen-, Schienen-, Gewerbe- und Industrie-Lärm). Im Gegensatz zum Luftverkehrsrecht enthält das BlmSchG Instrumentarien, mit denen nicht nur die Einhaltung, sondern auch die Korrektur erzwungen und entsprechende Verstöße sanktioniert werden können.



Die akuten Lärmprobleme an deutschen Flugplätzen und unter Flugrouten zeigen, dass das Luftverkehrsrecht grundsätzlich ungeeignet ist, einen wirksamen Nachbarschafts- und Umweltschutz sicherzustellen. Ausschließlich das BlmSchG bietet als originäres Umweltschutzrecht die Gewähr, dass der Schutz der Umwelt und der menschlichen Gesundheit Vorrang vor dem Wachstum und der Wirtschaftlichkeit der Luftverkehrswirtschaft hat.

**Die Nachbar-, Umwelt- und Gesundheitsschutzregelungen sind mittelfristig aus dem Luftverkehrsrecht in das Bundesimmissionsschutzgesetz zu überführen.**

## BimSchG: Gesamtlärm

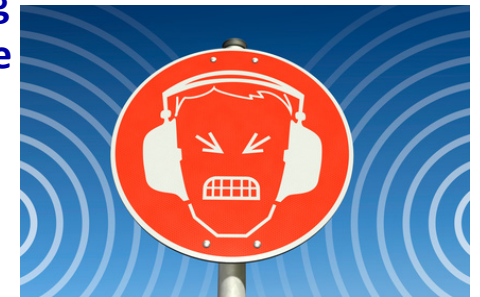
Umgebungsärm ist insbesondere in Ballungsräumen ein ernsthaftes Umwelt- und Gesundheitsrisiko. Hauptverursacher ist der stetig wachsende Verkehr. Gemäß einer Umfrage des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2012 fühlen sich 54 % der deutschen Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt, 34 % vom Schienenverkehrslärm, 23 % vom Flugverkehrslärm. So deutlich die Umfrage die Lärmbelastung darstellt, zeigt sie doch die grundsätzliche Schwäche der Lärmbewertung in Deutschland. Die verschiedenen Verkehrslärmquellen werden nur separat bewertet. Diese Verfahrensweise unterschlägt die reale Gesamtlärmbelastung.

**Um die Gesetzgebung im Lärmschutz zusammenzuführen, muss die Lärminderungsplanung nach der Umgebungsärmrichtlinie fortentwickelt werden.**

**Als Regelungsbereich bietet sich der sechste Teil des BlmSchG an, da in ihm die Umgebungsärmrichtlinie bereits für alle Verkehrs-**

**sektoren harmonisiert ist. Durch sektorübergreifende Zielvorgaben ist eine Perspektive für einen wirksamen Lärmschutz zu entwickeln.**

**In den Lärminderungsplänen sind die sektorübergreifenden Zielvorgaben zu berücksichtigen.**







## Raumordnungsgesetz

Aktuell wird das Bundesraumordnungsgesetz geändert. Die Bundesregierung schlägt vor, die Kompetenzen des Bundes zu erweitern. So sollen z.B. Raumordnungspläne zu Standortkonzepten von Flughäfen vom Bund erstellt werden und bundesweit gelten.

**Im Plan ist die Verbesserung der Schienenanbindung der Flughäfen zu regeln. Die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene ist vorzuschreiben.**

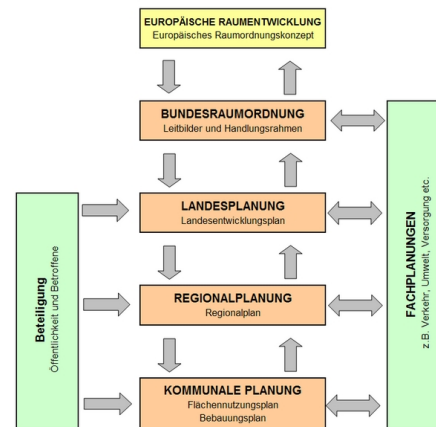
**Neue große Drehkreuze müssen außerhalb von Ballungsgebieten angelegt und betrieben werden, bestehende Drehkreuze sind zu verlagern.**

**Die Grenzen der Lärm- und Ultrafeinstaubbelastung sind einzuhalten.**

**Die Prüfung der Umwelt-, Gesundheits- und Sozialverträglichkeit sind im Plan vorzuschreiben.**

**Raumordnungspläne zur Umsetzung von Flughafen-Standortkonzepten dürfen nur nach Vorlage des Nachweises erlassen werden, dass sie einvernehmlich zwischen Umwelt- und Verkehrsressorts verabschiedet wurden.**

**Eine frühzeitige Beteiligung der betroffenen Bürger ist in die Planungsstufen aufzunehmen.**



## Verwaltungsverfahren

Für die Genehmigung von Flughäfen und Landeplätzen werden von den Projektträgern Studien, Gutachten und Prognosen eingereicht, welche in der Regel die positiven Auswirkungen erheblich überzeichnen und die negativen Auswirkungen bagatellisieren. Für Flughäfen ist gerade die Prognose der Flugbewegungen wichtig, weil daran der Umfang der baulichen Maßnahmen und die Flugverfahren ausgerichtet werden.

**Erweisen sich nach einer angemessenen Zeit die eingereichten Unterlagen als falsch, muss der Genehmigungsbehörde das Recht einer vollständigen oder teilweisen Rücknahme der Genehmigung eingeräumt werden.**

**Stellt die Luftverkehrsbehörde im Rahmen des Fluglärmmonitorings fest, dass die tatsächliche Belastung die angenommene und bei Planfeststellung gerechnete Lärmbelastung überschreitet, ergibt sich daraus der Bedarf für ein Planergänzungsverfahren.**



## Luftverkehrskonzept

Ein Gutachterkonsortium hat der Bundesregierung 2015 zwanzig Maßnahmen zur Stärkung des Luftverkehrsstandorts Deutschland vorgeschlagen.

Sämtliche Maßnahmen sind darauf angelegt, die Fluggesellschaften von Kosten und Regularien zu befreien. Die Abschaffung der Luftverkehrssteuer wird ebenso gefordert wie die Verlagerung der Sicherheitskosten auf den Staat. Einschränkungen der Betriebszeiten, z.B. durch Nachtflugverbote, sind den Gutachtern ein Dorn im Auge. Passagierrechte müssen eingeschränkt werden. Die bestehenden Luftverkehrsdrehkreuze sollen stärker wachsen als die übrigen Flughäfen. Dass der Flughafen Frankfurt als großer Hub-Flughafen völlig fehl am Platz ist, wird schlicht ignoriert.

**Nachdem die erschreckenden Ergebnisse der NORAH-Gesundheitsstudie vorliegen, darf es ein „Weiter so“ nicht mehr geben. Alternativen zeigt dieser Politikbrief.**



## Gesprächsbedarf?

**Gerne können Sie sich an die Sprecherinnen und Sprecher des BBI Bündnis der Bürgerinitiativen wenden:**

Dietrich Elsner, Mainz

Michael Flörsheimer, Rüsselsheim am Main

Ina Hauck, Frankfurt am Main

Thomas Scheffler, Flörsheim am Main

Stefanie Then, Frankfurt am Main

**sprecher@flughafen-bi.de**

**Pressekontakt:**

Thomas Scheffler

scheffler@flughafen-bi.de

Telefon 06145 502150



[www.flughafen-bi.de](http://www.flughafen-bi.de)

BBI-Ziele

Pressemitteilungen, Veranstaltungen, Informationsmaterial:

[www.fluglaerm-rhein-main.de](http://www.fluglaerm-rhein-main.de)



**Unterstützen Sie uns mit Ihrer Spende:**

Konto Bündnis der Bürgerinitiativen

VR-Bank Bad Orb-Gelnhausen

IBAN DE81 5079 0000 0006 7852 98

BIC GENODE51GL

Stand 4. April 2017

**Wer sich näher mit den BBI-Empfehlungen an die Parteiprogrammkommissionen beschäftigen möchte, findet ausführlichere Informationen**

**unter: <https://goo.gl/TMoVVD>**