

Bürger für Rösrath

unabhängige Wählervereinigung e.V.
Fraktion

Stets an Ihrer Seite !



www.bfr-roesrath.de

BfR, Bürger für Rösrath • Kammerbroich 36 • 51503 Rösrath

Frau
Karin Wedde-Mühlhausen
Schreibershove 3d
51503 Rösrath

19.1.2014

Sehr geehrte Frau Wedde-Mühlhausen,

zuerst einmal wünsche ich Ihnen sowie den übrigen Mitgliedern des Vereins „Lebenswertes Sülztal“ einen guten Start ins neue Jahr. Wir hoffen auf weitere gute Ideen und Aktionen zum Wohle unserer Stadt. Aufgrund fehlender E-mails möchten wir Sie herzlich bitten den Verteiler zu ergänzen. Vielen Dank.

In Beantwortung der von Ihnen gestellten Fragen möchte ich im Namen der BfR folgende Stellungnahmen abgeben.

Zu 1)

Im Vergleich zu unseren holländischen Nachbarn sind wir in Sachen Radfahrwege noch Entwicklungsland. Das sich dort bietende Angebot in Form durchgehender und sicherer Radwegverbindungen motiviert die Bevölkerung das Fahrrad wesentlich öfter zu nutzen als es bei uns der Fall ist. So ist es vor allen Dingen auch für die Kinder und Jugendlichen, von der Grundschule über die weiterführenden Schulen und Universitäten eine Selbstverständlichkeit das Fahrrad als preiswertes und gesundes Fortbewegungsmittel im Alltagsablauf einzubinden. Allein das sollte u.a. auch schon ein Ziel sein, bei uns endlich ein Mindestmaß an Radwegen zu schaffen.

Im Nebeneffekt wäre dies sogar ein Ausgleich zum fehlenden Schulsport. Deshalb begrüßen wir die Durchführung der momentan stattfindenden Machbarkeitsstudie, die der Kreistag in Auftrag gegebenen hat und unterstützen alle weitere Konzepte der verschiedenen Initiativen, um letztlich auch den Anschluss an die ringsherum entstehenden Radfahr- und Wandersteige nicht zu verpassen. Dabei darf Rösrath nicht den Anschluss verlieren.

Radweg-Errichtungen sollten dabei von einer soliden Basis getragen werden. Hier sind z.B. Bikeboxen im Gespräch, die an den Bahnhöfen Hoffnungsthal und Stümpen errichtet werden sollen. Weil das am Bahnhof Rösrath aus unterschiedlichen Gründen besonders schwierig ist, haben wir zur Starterleichterung ein **hundertprozentiges Sponsoring, ohne Rückzahlungsforderung, für 10 Bikeboxen angeboten, siehe Anlage.**

Deutlich möchten wir hier noch darauf hinweisen, dass es nicht damit getan ist einfach nur Streifen für Radwege auf den Fahrbahnen anzubringen, wo durchgängig Fahrzeuge geparkt werden können. Deshalb ist zuerst eine Parkreform auf den Hauptstraßen notwendig. Bei besonders heikler Infrastruktur wäre auf Nebenstraßen auszuweichen, wie es z.B. mit der Rotdornallee geplant ist.

Zu 2)

Ein Kernpunkt unserer Bemühungen war immer schon die Reduzierung des Nachtfluglärms. Weil gerade dieses Thema in der Darstellung sehr komplex ist, habe ich unseren Antrag vom 21.10.2005, in der aktuellen Fassung vom 9.11.2005, beigefügt aus dem Einzelheiten zu entnehmen sind. Leider führte unser Antrag nicht zum gewünschten Erfolg.

In Ergänzung dazu befinden sich ebenfalls in der Anlage auch unsere Schreiben vom 7.3.2009 an Herrn Gräf sowie das Schreiben an Herrn Mombauer vom 4.1.2014.

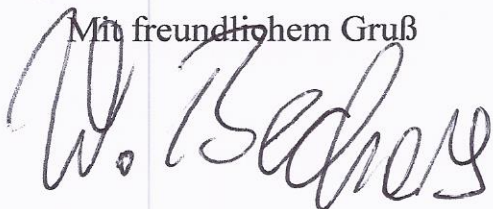
Darüber hinaus wäre es von besonderer Wichtigkeit, einen erneuten Antrag für die nächtliche Kernruhezeit der Passagiermaschinen von 23 – 5 Uhr an die neue Bundesregierung zu stellen. Lippenbekenntnisse einiger Kommunalparteien die besonders vor den Wahlen vehement ein Nachtflugverbot fordern ohne Bedeutung, weil man genau weiß, dass „Berlin“ die Tendenz zur Blockade hat. Schon wegen der Wettbewerbsgleichheit darf es keine Unterschiede in der Nachtflugbeschränkung geben. Aus unserer Sicht muss es in einem ersten Schritt **Kernruhezeiten für a l l e Flughäfen** geben.

Zu 3)

Bei der Fragestellung JA oder NEIN zum Bebauungsplan B 55 standen wir am Anfang mit unserem NEIN allein auf weiter Flur.

Erst durch die wissenschaftliche Vorlage unseres sachkundigen Bürgers Herrn Prof. Dr. Hans-Georg Herbig kam Bewegung in die Sache, die dazu führte, dass sich die Untere Wasserbehörde und der Aggerverband den Ausführungen anschlossen, in dem bestätigt wurde, dass aufgrund der „Europäischen Wasser Management Rahmen Richtlinien“ auf diesem Gelände nicht gebaut werden darf. Erschreckend mussten wir zwischenzeitlich wahrnehmen, das entgegen den Ausweisungen auf den Hochwassergefahrenkarten immer noch Unbelehrbare meinen, dass Thema B 55 wäre noch nicht abgeschlossen. Aufgrund des bestehenden Hochwasserrisikos durften somit Aufschüttungen nicht erfolgen. Dafür wäre es jedoch notwendig gewesen einen Erdwall zur Sülz aufzuschütten, um die Umwelt bei Hochwasser zu schützen, weil die vor Ort tätigen Firmen mit Chemikalien, Laugen und Farben arbeiten, die in entsprechender Menge auch gelagert werden. Eine Auflösung des B 55 wäre somit wünschenswert.

Mit freundlichem Gruß



Stets an Ihrer Seite !



www.bfr-roesrath.de



Bürger für Rösrath
unabhängige Wählervereinigung e.V.

Kammerbroich 36
51503 Rösrath
Tel. & Fax: 02205/ 83059

Stadtverwaltung Rösrath
Herrn Bürgermeister
Marcus Mombauer
Hauptstraße 229
51503 Rösrath

13.1.2013

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Namen der BfR stelle ich hiermit den nachfolgenden Antrag zur
Abstimmung im nächstmöglichen Fachausschuss und Stadtrat.

Beschlussvorschlag:

- 1.) Die Ausschuss- bzw. Ratsmitglieder genehmigen die Freigabe für eine außerordentliche Investition in Höhe von 20.000,- € zur Anschaffung und Aufstellung von 20 Bikeboxen im Bereich des Bahnhofs Rösrath Gemarkung 054945, Flur 6, Flurstücksnummer 4035 (diesen und weitere Vorschläge, siehe Punkt 2/3/4).

Begründung: Gem. der Haushaltssatzung ist es bis zu einem bestimmten Betrag möglich, diesen als geringfügigen Betrag für nicht veranschlagte Investitionen aus dem Haushalt durch den Rat freizugeben, zumal er durch hundertprozentige Refinanzierung ausgeglichen wird; d.h. 17.000,- € durch Landesfördermittel und 3.000,- € durch uns. Diese 3.000,- € gelten **nicht** als Vorfinanzierung, sondern als Spende **ohne** weiteren Anspruch. Somit kann die Verwaltung vom ersten Tage an über die Mieteinnahmen frei verfügen. Der in unserer Satzung festgelegte Höchstbetrag für geringfügige und nicht veranschlagte Investitionen wird mit der Summe von 20.000,- € **nicht** überschritten.

Aus diesem Grunde ist eine Änderung im Haushaltsplan **nicht** erforderlich.

- 2.) Die Ausschuss- bzw. Ratsmitglieder beauftragen die Verwaltung mit der Anfrage an die Bahnflächen-Entwicklungs-Gesellschaft NRW (BEG) zur Angebotsabgabe für den Kauf der Grundstücksfläche des alten, nicht mehr verwendeten Transformationshauses (mit rotem Backstein verklindert) auf dem Bahnhof Rösrath, F.-Nr. 4035 (Photo 1).

Begründung: Nach dem Abriss des Gebäudes würde ein Fundament zur Verfügung stehen, das für die Aufstellung von Bikeboxen sicher gut geeignet wäre. Außerdem würde sich eine Integration dieser Fläche zu den Verhandlungen über die Grundstücke am Bahnhof Stümpen anbieten.



Bürger für Rösrath
unabhängige Wählervereinigung e.V.

Kammerbroich 36
51503 Rösrath
Tel. & Fax: 02205/ 83059

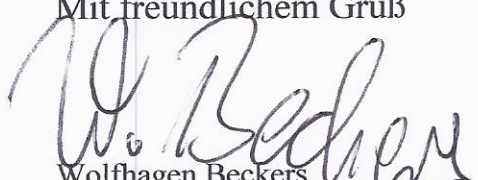
- 3.) Ein weiterer Raum zeigt sich an den bereits vorhandenen, überdachten Abstellmöglichkeiten. Nach dem Abbau der Fahrradständer könnten an dieser Stelle 20 Bikeboxen im Rahmen einer Qualitätsverbesserung aufgestellt werden, F.-Nr. 4237, (Photo 2).

Auch hier wäre bereits ein fester Untergrund vorhanden.

- 4.) Letztlich kommt als dritte Alternative ein Grundstück in Frage, dessen Eigentümer die Stadt ist. Es befindet sich genau gegenüber den überdachten Fahrradständern auf der anderen Straßenseite, Teilgelände aus F.-Nr. 4055 (Photo 3).

Fazit: Wir freuen uns, dass sich nach unserem Angebot im Stadtrat am 17.12.2013, einen 15%igen Kaufanteil zuerst einmal für 10 Bikeboxen uneigennützig zu übernehmen, zwischenzeitlich ein Sponsor bereit ist, Boxen an den Bahnhöfen in Hoffnungsthal und Stümpen vorzufinanzieren. Dabei sehen wir Unterstützungen zum Wohle unserer Stadt grundsätzlich losgelöst von jeglicher Anonymität. Denn Offenheit ist die Vertrauensgrundlage für jeden weiteren, innovativen Konsens. Weil die Aufstellung von Bikeboxen an den Bahnhöfen in Stümpen und Hoffnungsthal unproblematisch erscheint, stellen wir uns der besonders kritischen Aufgabe am Bahnhof Rösrath. Neben der hier schwierigen Lösung für die Aufstellung von Bikeboxen existiert darüber hinaus eine angespannte Pkw-Parkplatzsituation, die Entlastung verlangt, weil sie längst an der Kapazitätsgrenze angekommen ist. Sollte es möglich sein am Bahnhof Rösrath, besonders an den Standorten zu Photo 1 oder 3, Boxen zu errichten wird dadurch nicht nur die Pkw-Parkraumsituation entschärft, sondern auch die Umwelt deutlich entlastet.

Mit freundlichem Gruß


Wolfhagen Beckers
Fraktionsvorsitzender



Fluglärm / Betriebsgenehmigung

Sehr geehrter Herr Mombauer,

trotz der knappen Terminsetzung in o.g. Angelegenheit (nicht Jeder ist über die Feiertage vor Ort) erhalten Sie von uns noch einen wichtigen Punkt der Berücksichtigung finden sollte.

Doch zuerst einmal wünschen wir Ihnen einen guten Start ins Jahr.

Dem zunehmenden Wettbewerbsdruck der Fluggesellschaften konnte die Flughafenverwaltung nicht widerstehen und musste somit die Forderung nach ständiger Verkürzung des Abdrehpunktes, ehemals vereinbarte, mittlere Königsforstlinie 2,4 DME-KBO nachgeben.

Das hat dazu geführt, dass aktuell ein Abdrehpunkt von **1,5 DME-KBO** geflogen wird. Die Lärmbelastungen bei startenden Maschinen über die 32R haben dadurch vor allen Dingen für die Rösrather in den Bereichen Kleineichen, Forsbach und Hoffnungsthal zugenommen. Diese Abdrehverkürzung wurde vor allen Dingen auch durch die Umsetzung des steileren Start-Anstellwinkels ermöglicht, wodurch die Abdrehhöhe von 700 mtr. früher erreicht werden kann. Von der technischen Konzeption her ist es jedoch nur ein Versuch den Lärmpegel damit zu reduzieren. Denn ein steilerer Anstellwinkel erfordert auch einen stärkeren Schub und somit mehr Lärm. Deshalb wäre es unbedingt wichtig darauf hinzuweisen, den Abdrehpunkt auf ein erträgliches Maß **festzusetzen**, damit sich die Tendenz nicht weiter in Richtung Rösrather Mitte fortsetzt.

Des weiteren sollten Sie bei Ihrer Begründung berücksichtigen, dass die Auswahl der Starts und Landungen nicht nur nach Windverhältnissen beeinflusst werden. Ein weiterer Faktor sind die ständig notwendigen Reinigungen der Bahnen, um den starken Reifenabrieb aus sicherheitstechnischen Gründen zu entfernen. Durch Wind und Abrieb bleiben somit wenig Möglichkeiten Bahnen für Start und Landung festzulegen.

Mit freundlichem Gruß

Wolfhagen Beckers

4.1.2014

PS Im übrigen verweise ich auch auf unser beigelegtes Schreiben vom 7.3.2009 an den Fachbereich 4.





Stadtverwaltung Rös Rath
Fachbereich 4
Herrn Michael Gräf
Rathaus
51503 Rös Rath

7.3.2009

Sehr geehrter Herr Gräf,

in unserem Antrag vom 15.2.2009 formulierten wir eine Klagebeteiligung an der Anfechtungs- bzw. Verpflichtungsklage der Stadt Siegburg.

Unter Punkt 4 forderten wir zum wiederholten Male auch die Wiederherstellung des Abdrehpunktes von 1,6 DME auf 1,9 DME - KBO mit dem Ziel dadurch eine Fluglärm-reduzierung für die Rös rath er Bevölkerung zu erreichen. Der Bürgermeister erhielt dazu den Auftrag als unser Vertreter in der Fluglärmkommission diese Forderung dort einzubringen. Da wir zum Thema Abdrehpunkt als Antragsteller bis zum heutigen Tage keine Information erhalten haben, stelle ich im Namen der BfR-Fraktion zur Vorlage im Umweltausschuss am 17.3.09 die Frage, ob sich in der Angelegenheit schon etwas ergeben hat.

Es ist sehr ungewöhnlich, dass wir nach über einem Jahr noch immer keine Information erhalten haben. Eine in der Sache engagierte Stadtvertretung sieht anders aus.

Begründung: Nach monatelangen Nachfragen und immerhin 7 ! Anmahnungen bei Dieter Happ, erhielt ich endlich die Kopie einer bescheidenen E-mail in der Herr Drümmen und nicht der Altbürgermeister, der dazu einen Auftrag hatte, einen Antrag auf Wiederherstellung des Abdrehpunktes formuliert hat. Dieser s.g. Antrag war bewusst oder unbewusst, weder form- noch fristgerecht ausgeführt. Dennoch wurde er wohlwollend als Tischvorlage in der Konsensrunde zugelassen. Nach meiner Einschätzung müsste dazu schon längst eine Entscheidung gefallen sein.

Darüber hinaus ist es mir bedauerlicher Weise auch nach mehrmaligen Nachfragen nicht gelungen, vom Altbürgermeister die bei ihm eingetroffenen Siegburger Informationen zu unserem Antrag vom 15.2.2009 zu erhalten.

Mit dieser kontraproduktiven „Mauertaktik“ fördert man geradezu abenteuerliche Vermutungen, die dem Ernst der Lage nicht angemessen sind.

Nur ein Gespräch mit dem neuen Bürgermeister Marcus Maria Mombauer hat gereicht, um in den Besitz aller ausstehenden Unterlagen zur Siegburger Klage zu kommen.

Wir sollten bei dieser erfreulichen Qualitätsentwicklung nicht auf halbem Wege stehen bleiben.

Mit freundlichem Gruß

Wolfgang Beckers Fraktionsvorsitzender



Herrn Bürgermeister
Dieter Happ
Hauptausschussvorsitzender

9.11.2005

(aktueller Text zum Antrag vom 21.10.05)

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Namen der BfR beantrage ich zur Abstimmung für die nächste Hauptausschusssitzung unseren Vertreter in der Fluglärmkommission, Herrn Dieter Happ, in der kommenden Sitzung dieser Kommission, einen Antrag zur Rücknahme der ab März 2005 geltenden Abflugregelungen zu stellen.

Begründung: Um die Einleitung der Rechtskurve, nach dem Abheben von der Startbahn auf Flugroute 32R, in östlicher Richtung weisende Streckenführung über dem Königsforst zu erreichen, sind zwei Drehpunkte festgelegt. Der erste liegt am Kurvenanfang, der zweite am Kurvenende. Mit der seit dem 17.3.2005 gültigen Abflugregelung (durch Eintragung in das Luftfahrttribunal), die in einer **Konsensrunde** am 26.2.2004 beschlossen wurde, sind beide Drehpunkte zurückverlegt worden. Teilnehmer dieser Runde waren: Frau Opladen mit ihrem Vertreter, eine Protokollführerin, Herr Schwamborn, Herr Drümmen, Herr Hoffman, Herr Partsch. Der erste am Kurvenanfang von 1,7 Nautischen Meilen (nm) auf 1,6 nm, der zweite von 3,9 nm auf 3,4 nm (1nm = 1,852 km), mit der Folge, dass die Piloten die Rechtskurve sehr viel früher und damit enger als vorher ansteuern. Im Ergebnis ist dabei die Fluglärmbelastung der Einwohner aus den Ortsteilen Kleineichen und Forsbach massiv angestiegen, ausgewiesen durch die von der Flughafenverwaltung gemessenen Dauerschallpegel an den Messstellen in Bensberg (M 03) und Forsbach (M 13). Die beiden symmetrisch zur Sollfluglinie installierten Messstellen in Bensberg und Forsbach sollten nahezu gleiche Dauerschallpegelwerte ausweisen, sofern der Flugverkehr entlang der Sollfluglinie stattfindet. Wie das beigefügte Messdiagramm ausweist, sind die Pegelwerte in Forsbach, seit Anfang 2004, regelmäßig um etliche Dezibel höher als in Bensberg. Es dokumentiert eindrucksvoll eine derartige, ungleiche Schallpegelverteilung, die in dieser „Flugroutenschieflage“ nicht hingenommen werden kann.

Hierbei unterstützen wir die, von unserem neuen, und im Sinne der Rösrather Bevölkerung handelnden Vertreter in der Fluglärmkommission, Herrn Dieter Happ bereits eingeleiteten Bemühungen, inhaltlich seiner Forderung vom 7.6.05, die Idealfuglinie wieder herzustellen.





- 2 -

Hierauf fand bereits am 10.8.05 ein Konsensgespräch statt, mit dem Ziel, die seit März 2005 geltende Abflugregelung aufzuheben. In dieser Gesprächsrunde konnte das anvisierte Ziel leider nicht erreicht werden. Diese beängstigende Entwicklung ist für unsere Rösrather Bürger unzumutbar. Deshalb ist es höchste Zeit, den lärmgeschädigten Bürgern unserer Stadt zu helfen, wobei sich die Rösrather Kommunalpolitiker zu einem auf breiten Schultern getragenen, sachlichen Votum, ohne parteitaktisches Kalkül entscheiden sollten. Damit sich auch diejenigen ein Bild vom Kernproblem der zunehmenden Lärmentwicklung machen können, die sich bisher nicht so intensiv mit dem Problem auseinandergesetzt haben, füge ich diesem Antrag Kartenauszüge der deutschen Flugsicherung (DFS) bei. Wenn also hier die Rede von einem Drehpunkt 1,6 DME KBO ist, wird dieser auf folgende Weise ermittelt. In der Vergrößerung sieht man ein gelbes Quadrat mit einem gelben Punkt. Dieser Punkt ist der Messpunkt KBO, von dem aus der Drehpunkt (Moment der Flugkurven-einleitung), in nautischen Meilen (DME) gemessen wird. Je kürzer also der Drehpunkt festgelegt wird, je früher können die Piloten über die Flugroute 32R (Königsforst) ihren Kurvenflug nach Norden einleiten, d.h. näher zu Rösrath, über die ohnehin schon belasteten Ortslagen.

In heftigsten Diskussionen hatten sich die Betroffenen aus Bensberg, Köln-Rath, Rösrath, der Flughafenverwaltung und der DFS, vor etlichen Jahren auf eine Sollfluglinie mit Drehpunkt 2,0 DME KBO und 4,0 DME KBO, bekannt als ideale Königsforstlinie, geeinigt. Hierbei stand der allgemeine Gedanke im Vordergrund, dass bei einer etwaigen Entlastung von Ortschaften, nicht zugleich andere dadurch unzumutbar stärker belastet werden dürfen. Trotzdem wurden die Drehpunkte im Laufe der Zeit immer weiter reduziert.

Am 25.3.99 auf 1,9 – am 10.2.2000 auf 1,7 und am 17.3.2005 auf 1,6.

Das bedeutet eine deutliche Entlastung für Köln-Rath und Bensberg und eine vermehrte Fluglärmbelastung für die Rösrather Ortsteile von Kleineichen und Forsbach. Man kann unter diesen Umständen, den im Rahmen einer gerechten Lärmverteilung von Köln-Rath und Bensberg selbst zu tragenden Lärmanteil, derart abgeschoben auf Rösrath, nicht akzeptieren. Mit diesem Antrag wollen wir keineswegs einen kommunalen Kleinkrieg auslösen und erst recht nicht den Wirtschaftsfaktor-Flughafen in Frage stellen, sondern lediglich erreichen, dass eine gerechte Fluglärmverteilung stattfindet. Wenn wir nicht endlich als Kommunalpolitiker deutliche Zeichen setzen, werden wir durch die sich abzeichnende Basisentwicklung aus den vergangenen Jahren hoffnungslos überrollt: 2,3 – 2,0 – 1,9 – 1,7 – 1,6: => 1,5 – 1,4 – 1,3 ... ? Das muss unter allen Umständen vermieden werden, denn dann fliegen in absehbarer Zeit die Flugzeuge mitten über unsere Ortschaften hinweg.

Die fragwürdige Flugroutenentwicklung verdeutlicht die beigegefügte Vergrößerung. Darauf stellt die DFS die Flugrouten vor, nach denen die Piloten fliegen sollen, was in Wirklichkeit jedoch leider nicht eingehalten wird. Hier sieht man, die am Jahresanfang noch bestehenden Drehpunkte 1,7 DME KBO und 3,9 DME KBO auf der blauen Linie. Die darunter liegende, rote Linie zeigt bereits den Flugverlauf nach 1,6. Nach dieser Route können allerdings nur die Flugzeuge fliegen, die auch ein Flight Management System (FMS) an Bord haben. Die übrigen, wie z.B. die Propellermaschinen sind nicht damit ausgerüstet und fliegen nach der unteren, roten Linie und d.h. schon 1,5. Dabei sollte man wissen, dass die Flugzeugführer nicht verpflichtet sind, das FMS auch zu aktivieren. Nur die Lufthansapiloten fliegen nachweislich permanent mit FMS. Also bewegen sich die Maschinen bereits überwiegend auf dem Drehpunkt 1,5 und d. h. noch mehr Lärm für Kleineichen und Forsbach, was das beigegefügte Vergleichsdiagramm über den Dauerschallpegel eindrucksvoll bestätigt !

- 3 -





Ebenfalls wurde beschlossen, die max. Startgeschwindigkeit von 220 Knoten auf 210 zu reduzieren. Die meisten Starts vollziehen sich jedoch unter 200 Knoten, so dass ein noch kürzer Drehpunkt eingeleitet werden kann, was allerdings bis dato unentdeckt bleibt, weil das Aufsichtspersonal diese Bewegungen nicht kontrolliert.

Eigentlich müsste man die Wiederherstellung der Drehpunkte 2,0 DME KBO und 4,0 DME KBO fordern, worauf sich damals alle zuständigen Personen geeinigt hatten. Doch wollen wir uns nach Lage der Dinge auf das Machbare konzentrieren und fordern die Wiedereinführung der Drehpunkte 1,9 DME KBO und 3,9 DME KBO.

Leider wird die Flugaufzeichnung FANOMOS in den Konsensrunden fälschlicher Weise immer wieder als Indikator für „Finetuning“ bzw. Drehpunktreduzierungen herangezogen, wobei man angibt, dass Abweichungen von nur ± 20 mtr. bestehen. In Wirklichkeit ist dieses System wesentlich ungenauer und weist im Kurvenflug eine Abweichung von ± 400 mtr. und im Geradeausflug eine Abweichung von ± 200 mtr. auf, was die Deutsche Flugsicherung (DFS) selbst bestätigt. Das bestimmende Kriterium für die s.g. Feinjustierung einer Flugroute muss aber auf jeden Fall der gemessene Fluglärm sein und nicht das ungenaue FANOMOS-System mit seinen enormen Abweichungen.

Es ist jedenfalls in keiner Weise nachvollziehbar, dass Startbedingungen seit dem 17.3.05 erneut geändert wurden, ohne die offiziellen Dauerschallpegelwerte, die in den Fluglärmberichten ausgewiesen sind, zu berücksichtigen.

Ziel einer Flugroutenänderung muss eine möglichst gleichmäßige Lärmbelastung der nördlich und südlich der Sollfluglinie liegenden Gemeinden sein, was bedauerlicher Weise schon längst nicht mehr gegeben ist.

Auf der beigefügten Vergrößerung kann man es in etwa einschätzen, wohin uns die Drehpunkt-wiederherstellung auf 1,9 DME KBO und 3,9 DME KBO führt. Nämlich, weg von unseren ungerecht, lärmgeschädigten Bürgern in den Ortsteilen Kleineichen und Forsbach, **hin zu einer gerechteren Lärmverteilung – einfach erträglicher für Alle !**

Mit freundlichem Gruß

Wolfhagen Beckers
Fraktionsvorsitzender

ANLAGEN: 2 Flugroutenpläne
1 Diagramm

