Ä2 Auf die Inhalte kommt es an!

Antragsteller*in: Benjamin Raschke (Dahme-Spreewald KV)

Änderungsantrag zu L1

Von Zeile 164 bis 167:
kaum noch genehmigt würde. Doch auch der BER wurde am falschen Standort geplant. Viele Menschen sind ~~vom~~von Lärm und Flugabgasen betroffen, ~~der~~deie immense Gesundheits- oder besser gesagt Krankheitskosten verursacht. In Solidarität zu allen ~~Lärmgeplagten~~Lärmg- und Abgas-Geplagten wollen wir Tegel schließen. Den BER wollen wir in ein ostdeutsches Flughafenkonzept

Von Zeile 171 bis 172 einfügen:
Lärmschutzmaßnahmen und bis dahin eine Lärmrente, statt einer 30 Prozent-Entschädigung für die Grundstückseigentümer*innen.Die Flugabgasbetroffenen benötigen amtliche Ultrafeinstaubmessungen, um eine Grundlage für Studien zu schaffen, die für die Festlegung von Grenzwerten notwendig sind.

Begründung

Im Umkreis großer Flughäfen werden sehr große Mengen an Kerosin verbrannt, am Fraport sind es ca. eine Million Liter am Tag. Dabei entstehen enorme Abgasmengen. Über 90% der von Flugzeugtriebwerken ausgestoßenen Partikel sind Ultrafeinstaub. Die amtlichen Luftgütemessstationen können jedoch nur Feinstaub, nicht aber den 1.000mal kleineren Ultrafeinstaub erfassen. Das heißt über 90% der Partikel werden bei den amtlichen Messungen nicht registriert. Deshalb kann bis heute die Behauptung aufrechterhalten werden, Flughäfen hätten fast keinen Einfluss auf die Luftqualität ihres Umfelds.
Ultrafeinstaub gilt als mindestens ebenso gesundheitsschädlich wie Feinstaub. Er dringt allerdings tiefer in den Körper ein und hat andere Wirkmuster. Für Feinstaub gibt es aus gutem Grund Grenzwerte. Für Ultrafeinstaub ist das nicht der Fall. Deshalb ist es dringend notwendig durch geeignete Messungen eine Datenbasis für medizinische Studien zu schaffen. Nur so kann es auch für Ultrafeinstaub zur Festlegung von Grenzwerten kommen.

Benjamin Raschke, Christine Schütz, Lothar Treder-Schmidt, Hans Michael Fürst, Irmtraud Carl, Sabine Freund, Andreas Rieger