

Ich beantrage

die Vorlage einer Untersuchung der toxikologischen Langzeitwirkung von Kerosin Verbrennungsrückständen, von abgelassenen unverbranntem Kerosin und deren Reaktionsprodukte – auch unterhalb der Nachweißgrenze, bei im Rhein-Main Gebiet typischen Wetterlagen und Temperaturen, auf Fauna und Flora, im Umkreis von 50km um den Flughafen Frankfurt unter Einbeziehung der bereits bestehenden Schadstoffbelastung und der möglichen Kapazitätssteigerung auf 900.000 Flugbewegungen pro Jahr, besonders für Föten, Säuglinge, Kinder, Erwachsene und ältere Menschen, vom Institut für Toxikologie - Klinikum der Christian-Albrechts-Universität - Kiel, durch die Vorhabensträgerin, sowie eine entsprechende Wertung der Ergebnisse, in Bezug auf den §2 Abs.2 des Grundgesetzes, durch das Regierungspräsidium und die Planfeststellungsbehörde für die Planfeststellung.

Begründung:

Der Flugzeugtreibstoff enthält, neben den chemischen Bestandteilen des Kerosin mindestens 39 weitere Zuschlagstoffe (Additive) mit folgenden Wirkstoffgruppen:

1. Antioxidantien
2. Metalldeaktivatoren
3. Antistatische Additive
4. Korrosionsinhibitoren
5. Fuel System Icing Inhibitoren.

Zusammen mit den normalen Verbrennungsrückständen von Kerosin entstehen mehr als 356 organisch-chemische Verbindungen, wovon 68 Verbindungen sicher identifiziert sind. Davon sind mindestens 9 von Triebwerken emittierte Stoffgruppen derzeit als toxikologisch relevant zu betrachten.

Besonders ist zu berücksichtigen, dass chemische Reaktionsprodukte in der Luft, unter Licht, im Wasser, im Boden, in den Pflanzen, im Menschen und in der Nahrungskette ein höheres toxikologisches Potential haben können, als die Verbrennungsrückstände selber und sich im Laufe der Zeit in den verschiedenen Medien anreichern können.

In den Planungsunterlagen der Vorhabensträgerin sind nur grobe Umweltbelastungen im direkten Flughafen-Umfeld betrachtet. Die Eindrehbereiche mit derzeit bis zu 800 Überflügen pro Tag in einer Höhe von 1.000 Meter über Grund, die bis zu 50 Kilometer langen Anflugwege und Gegenanflüge, sowie die Abflugwege ab 600 Meter über Normal wurden nicht berücksichtigt. Eine toxikologische Analyse konnte ich in den Unterlagen nicht finden.

Leider ist es so, dass der Schadstoff nicht oben bleibt. Er wird entweder direkt zu Boden sinken und von Mensch, Tier und Pflanze aufgenommen, oder durch Regen ausgewaschen und zum Teil als Schwefel- oder Salpetersäure auf uns niedergehen.

Das erhöhte Krebsrisiko, die erhöhten Atemwegserkrankungen, die hohe Allergiefähigkeit gerade unserer Kinder, die Schwäche der Abwehrkräfte im Umfeld von großen Verkehrsflughäfen, scheinen mir Wirkungen einer schleichenden Vergiftung zu sein.