

1. Ausgabe, 23. August 2004

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,

vor Ihnen liegt die erste Ausgabe des VCD-Newsletters »Flugverkehr & Umwelt«. Mit diesem Newsletter möchte Sie der Verkehrsclub Deutschland regelmäßig über aktuelle Entwicklungen im Zusammenhang mit den Umweltfolgen des Flugverkehrs sowie über Möglichkeiten ihrer Reduzierung informieren. Der VCD schließt damit eine Lücke in Deutschland.



Foto: privat.

Dieser Newsletter soll außerdem die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch von Wissenschaft, Politik, Verwaltung, Umweltverbänden und Bürgerinitiativen fördern. Flankiert wird der Newsletter durch ein ständig wachsendes Internet-Angebot des VCD zum Thema Flugverkehr (www.vcd.org). Sollten Sie Anregungen und Verbesserungsvorschläge für den Newsletter haben, lassen Sie es uns wissen.

Ihre Monika Ganseforth
Stellvertretende Bundesvorsitzende des VCD

VCD startet Unterschriftenaktion für ein anspruchsvolles Fluglärm-schutzgesetz

Der VCD wendet sich mit eine bundesweiten Unterschriften-sammlung an Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, dessen Ministerium sich für eine drastische Verschlechterung des vorliegenden Referentenentwurfes zum Fluglärmgesetz von Bundesumweltminister Jürgen Trittin einsetzt. Statt dessen fordert der VCD die Orientierung der Lärmwerte an den neuesten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, um 5 Dezibel anspruchsvollere Grenzwerte bei Neubau und wesentlicher baulicher Erweiterung von Flugplätzen, die Anwendung der 100-100-Regelung bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche sowie die Schaffung einer Rechtsgrundlage für Nachtflugbeschränkungen und Nachtflugverbote. Die Unterschriftenlisten können heruntergeladen werden unter: www.vcd.org (unter Themen »Flugverkehr«) sowie kostenfrei bestellt werden bei: VCD, Eifelstr. 2, 53119 Bonn.

Fluglärmgesetzentwurf

Unzureichend, doch unverzichtbar

So lautet der Kurzkomentar der Umwelt- und Lärmschutzverbände zum Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums für ein »Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen« anlässlich einer gemeinsamen Pressekonferenz am 7. Juli 2004 in Frankfurt am Main. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF), der Deutsche Arbeitsring für Lärmbekämpfung (DAL), Germanwatch, Robin Wood und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) sehen in dem Entwurf lediglich den seit 30 Jahren überfälligen Schritt zu einer angemessenen Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden in Flughafennähe. Aktiver Lärmschutz kann auf der Basis dieses Gesetzes jedoch nicht betrieben werden. Helmar Pless, Luftverkehrsexperte des VCD, sagte: »Das Fluglärmgesetz bleibt weiterhin ein reines Erstattungs- und Entschädigungsgesetz für Flughafenanwohner, das den nachträglichen Einbau von Lärmschutzfenstern finanziert.« Geregelt würden lediglich die Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz, insbesondere für den Einbau von Schallschutzfenstern, sowie die Entschädigung für die Verlärmung von Balkons und Terrassen, die im Flugplatzumfeld oftmals nicht mehr nutzbar sind. Es fehlten jedoch echte Immissionschutzgrenzwerte, die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben, z.B. mit Hilfe von Nachtflugbeschränkungen oder Lärmkontingentierungen. »Besonders enttäuschend für die Anwohnerinnen und Anwohner des Frankfurter Flughafens sei«, ergänzte Monika Lege, Verkehrsreferentin von Robin Wood, »dass der Gesetzesentwurf keine verbindliche Rechtsgrundlage für Nachtflugverbote schafft.« Angesichts der zu erwartenden Verdoppelung des Luftverkehrsaufkommens in den nächsten 10-20 Jahren in Deutschland dulde die Verabschiedung der Gesetzesnovelle trotz der Mängel keinen Aufschub mehr.

Thomas Norgall, Flugverkehrsexperte des BUND Hessen kritisierte besonders das Bundesverkehrsministerium sowie die Landesverkehrsministerien, die im Schluß mit der Flughafenlobby das Gesetz noch torpedieren, obwohl der jüngste BMU-Entwurf noch deutlich hinter den gesundheitsorientierten Werten der Fluglärmstudie des Umweltbundesamtes (UBA, 2000) zurückbleibe. Das vom BMU federführend vorgelegte Gesetz würde nach Norgall die Flugpreise wegen der überaus langen 10jährigen Übergangszeiten durchschnittlich nur um 70 Cent pro Flugticket erhöhen.

Inhalt

- 1 Grußwort
Fluglärmgesetz
- 2 Fluglärmgesetz
Klima
- 3 Kerosinsteuer
Internationales
- 4 Atmosfair
Veröffentlichungen
- 5 Termine
Impressum

Fortsetzung Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Joachim-Hans Beckers, Präsident der BVF, legte dar, dass technische Lärminderungsfortschritte bei Flugzeugen in Zukunft wesentlich geringer ausfallen werden und der Lärm rund um die deutschen Flughäfen deshalb mit und ohne die Novelle an den bestehenden Flughäfen weiter ansteigen wird. Verzichte man auf die Gesetzesnovellierung oder schwäche die jetzigen Werte noch weiter ab, würde sich der Fluglärm über alle Regionen verbreiten und die »heutige Flughafenüberkapazität würde durch weitere Subventionsflugplätze auf Steuerzahlerkosten aufgebläht.«

Dieter Krane, Vorsitzender des DAL, betonte, dass auch im novellierten Fluglärmgesetz-Entwurf die Fortschritte der Lärminderung an den einzelnen Flugzeugen zur Erweiterung des Flugverkehrs genutzt werden können und den Flughafenanwohnern diese positiven Entwicklungen nicht zugute kommen.

Weitere Informationen:

Ein Eckpunktepapier des Bundesumweltministerium zum Referentenentwurf steht im Internet unter: www.bmu.de/de/1024/js/download/b_eckpunkte_fluglaermgesetz/ zur Verfügung. Der Wortlaut des Gesetzentwurfes sowie eine Bewertung des Entwurfes aus VCD-Sicht kann von der Internetseite des VCD (www.vcd.org) unter Themen »Flugverkehr« heruntergeladen werden.

Protestaktion der Umweltverbände

Die Mitglieder des Arbeitskreises Flugverkehr der Umweltverbände, dem neben dem VCD auch BUND, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Germanwatch, Forum Umwelt und Entwicklung und Robin Wood angehören, betonten im Frühjahr diesen Jahres anlässlich der Internationalen Tourismusbörse in Berlin die besondere Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs. Sie verteilten Postkarten im Design der Warnhinweise auf Zigarettenschachteln an das Messepublikum: »Fliegen verursacht tödliche Klimaschäden« und »Ihr Bahnschalter oder Ihr Reisebüro kann Ihnen dabei helfen, das Fliegen aufzugeben«. Die Umweltverbände fordern deshalb unter anderem eine Kennzeichnungspflicht für Flugtickets: Deutliche Warnhinweise sollen Reisende über die Klimaschädlichkeit des Fliegens informieren.



Grafik: Henning Heintzig

Neue wissenschaftliche Erkenntnisse

Flugverkehr klimaschädlicher als bisher angenommen

Der Flugverkehr schädigt das Klima doppelt so stark wie bislang angenommen. Das ist das alarmierende Ergebnis einer bislang noch unveröffentlichten Studie im Auftrag der Europäischen Kommission (»Aircraft Emissions: Contributions of various climate compounds to changes in composition and radiative forcing – tradeoffs to reduce atmospheric impact«, EU contract EVK2-CT-1999-0030). Demnach hatte der Flugverkehr bereits im Jahr 2000 den klimaschädigenden Effekt, den Experten bisher erst für das Jahr 2020 vorausgesagt hatten. Statt angenommen 3,5 Prozent macht er diesen Ergebnissen zu Folge rund 9 Prozent an der derzeitigen Erwärmung aus. Dies entspricht ungefähr dem weltweiten Anteil des Autoverkehrs am Klimawandel. Da für den Luftverkehr für die kommenden beiden Jahrzehnte vier bis fünf Prozent Zuwachs pro Jahr prognostiziert wird, entwickelt sich der Luftverkehr bald zum Klimakiller Nummer 1 unter den Verkehrsträgern.

Die Experten stellten fest, dass die Wolkenbildung viel kritischer ist als vermutet: Dabei handelt es sich nicht nur um Kondensstreifen, sondern auch von Flugzeugen gebildete Schleierwolken in einer Reishöhe von acht Kilometern. Die künstliche Bewölkung und andere Effekte wirken nach den neuen Ergebnissen beim Flugverkehr im globalen Mittel heute etwa 4,4 mal stärker erwärmend, als seine reinen CO₂-Emissionen, die bei jeder Verbrennung von fossilen Brennstoffen entstehen. Grund für die Wolkenbildung sind Schwefel- und Rußpartikel, die von den Triebwerken ausgestoßen werden. An ihnen

kondensiert die Feuchtigkeit aus der Luft. Die entstehende Wolke wirkt dann wie ein Treibhaus: Zwar kommen die Sonnenstrahlen hinein, doch wird die Abstrahlung der Erdwärme ins Weltall gebremst. Während die durch den Flugverkehr erzeugten Wolken im globalen Mittel den Himmel nur im Promillebereich bedecken, können es regional (z.B. über dem Nordosten der USA) mehrere Prozent sein. Wenn sich die neuen Ergebnisse als richtig erweisen, dann kann der Flugverkehr unmittelbar das lokale Klima verändern, denn die künstlichen Wolken beeinflussen die Temperaturen am Boden und ändern die lokalen Wind- und Regenverhältnisse. Dies bedeutet eine wesentlich schärfere Bewertung der Klimawirksamkeit des Flugverkehrs, als bisher.

Weitere Informationen: Hintergrundpapier »Neue Forschungsergebnisse zu Flugverkehr und Klima« von Dietrich Brockhagen (Germanwatch) unter: www.germanwatch.org (Thema: »Flug- und Bahnverkehr«). Hier findet sich auch eine Dokumentation der Kontroverse zwischen Deutschem Luft- und Raumfahrtzentrum und Germanwatch zu dieser Studie.

Kerosinsteuer-Privileg der gewerblichen Luftfahrt kostet 373 Millionen



Die Mindereinnahmen, die sich aus der Mineralölsteuerbefreiung für den innerdeutschen Flugverkehr ergeben, haben im vergangenen Jahr rund 373 Mio. Euro betragen. Dies geht aus der Antwort der Bundesregierung (15/3622) auf eine Kleine Anfrage der FDP-Fraktion (15/3525) hervor. Angaben zu den möglichen Mehreinnahmen bei Einführung einer Kerosinbesteuerung innerdeutscher Flüge könnten jedoch nicht gemacht werden, weil der Bundesregierung derzeit kein Konzept vorliege, wie eine Kerosinsteuer für Inlandsflüge im Einzelnen

auszugestalten wäre. Nach Kenntnis der Regierung hat derzeit noch kein Mitgliedstaat der Europäischen Union (EU) eine Kerosinbesteuerung auf Inlandsflüge eingeführt. Sollte eine Kerosinsteuer nur auf innerdeutsche Flüge angewendet werden, wären handelspolitische Auseinandersetzungen nach Auffassung der Regierung nicht zu erwarten. Bei einer Aufhebung der Steuerbefreiung für Kerosin würde sich der kraftstoffbezogene Kostennachteil der Schiene gegenüber dem Luftverkehr verringern, sodass von einer Stärkung der Wettbewerbsposition der Schiene ausgegangen werden könnte. Die Tatsache, dass die Verkehrsträger Straße und Schiene Kraftstoffe und Strom verwenden, die der Energiesteuer unterliegen, während die gewerbliche Luftfahrt von der Mineralölsteuer befreit sei, stellt nach Regierungsangaben einen Kostennachteil für die erstgenannten Verkehrsträger dar. Auf EU-Ebene habe Deutschland erreicht, dass die Europäische Kommission die Steuerbefreiung für den Flugverkehr überprüfen will. Ein entsprechender Richtlinienvorschlag sei für 2005 angekündigt. Vor diesem Hintergrund werde sich die Regierung wie bisher dafür einsetzen, die Steuerbefreiung aufzuheben. Konkrete Zeitpläne gebe es allerdings nicht. (Quelle: www.bundestag.de/bic/hib/2004/2004_191/01)

Europaweite Kooperation der Umweltverbände soll verbessert werden

Mitte April diesen Jahres traf sich der Arbeitskreis Flugverkehr der Umweltverbände (Mitglieder: BUND, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Deutscher Naturschutzring, Germanwatch, Forum Umwelt und Entwicklung, Robin Wood und VCD) mit Vertretern befreundeter europäischer Umweltverbände in Düsseldorf. Es wurde verabredet, die Kooperation der Umwelt- und Lärmschutzverbände auf europäischer Ebene zu intensivieren. Bei dem Treffen wurde auch deutlich, dass es gerade auf die europäische Politik ankommt, um die Forderungen der Umweltverbände umzusetzen: Kerosinsteuer bzw. eine streckenbezogene Emissionsabgabe, europaweites Nachtflugverbot, lärmabhängige Landegebühren und Einbeziehung des Flugverkehrs in den CO₂-Emissionshandel.

Die Umweltverbände sind sich einig, dass sich durch die Neuwahl des Europäischen Parlamentes, der Neubesetzung der Europäischen Kommission und der voraussichtlichen Verabschiedung der Europäischen Verfassung gute Chancen ergeben, bei den Themen Kostengerechtigkeit und Berücksichtigung der Umweltkosten voranzukommen.

Die größten Realisierungschancen liegen in der Einführung einer streckenbezogenen Emissionsabgabe oder dem Emissionshandel, die mit Hilfe einer qualifizierten Mehrheit auf europäischer Ebene beschlossen werden können. Die europaweite Kerosinsteuer erfordert hingegen die Zustimmung aller inzwischen 25 EU-Mitgliedsstaaten, was ihre Durchsetzung eher unwahrscheinlich macht. Bereits im EU-

Dokument »Flugverkehr und Umwelt« aus dem Jahre 1999 wird die Europäische Kommission aufgefordert, einen Vorschlag zu erarbeiten für eine europaweite, streckenbezogene Emissionsabgabe. Dies wurde allerdings bislang von der spanischen Verkehrskommissarin Loyola de Palacio verhindert, die jedoch der nächsten Kommission nicht mehr angehören wird. EU-Umweltkommissarin Margot Wallström verfolgt dagegen das Ziel, die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs in den europäischen Emissionshandel für Kohlendioxid einzubeziehen. Dies ist ab 2008 möglich, wenn die 2. Phase des Emissionshandels beginnt. Die Umweltverbände knüpfen ihre Zustimmung zu diesem Instrument an bestimmte Bedingungen: So sollten nicht nur CO₂, sondern alle klimaschädigenden Substanzen des Luftverkehrs in die Bemessungsgrundlage einbezogen werden. Ein ausschließlich auf CO₂ basiertes Emissionshandelssystem müßte durch andere Maßnahmen begleitet werden, wie z.B. hinreichend strenge Emissionsgrenzwerte für Stickoxide oder eine Beschränkung der Reiseflughöhe auf bestimmte Streckenabschnitte um Kondensstreifen und hohe Schleierwolken zu vermeiden.

Große Hoffnungen setzen die Umweltverbände in die Verabschiedung der europäischen Verfassung. Denn hiermit eröffnet sich die Möglichkeit, Aktivitäten der Europäischen Kommission zu veranlassen, wenn eine Million EU-Bürger eine entsprechende Petition unterschreiben. Mehrere Umweltverbände planen zu diesem Zweck bereits eine Unterschriftenaktion für ein europaweites Nachtflugverbot.

»Atmosfair« gleicht CO₂ im Fluge aus

Seit Juni 2004 gibt es die Initiative »atmosfair« zum klimaneutralen Fliegen, die von der Umweltorganisation »Germanwatch«, dem »forum anders reisen« und der Firma »500 PPM« gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium entwickelt wurde. Mit »atmosfair« kann jeder Fluggast berechnen, welche Menge an Klimagasen sein Flug verursacht und wie viel Euro es ihn kostet, diese Emissionen anderswo einzusparen, etwa mit einem Beitrag zur Finanzierung konkreter Klimaschutzprojekte in Entwicklungsländern. So müssten beispielsweise die rund 560 Kilogramm CO₂, die jeder Passagier auf einem Hin- und Rückflug von Frankfurt nach Mallorca verursacht, mit 10 Euro ausgeglichen werden. Wer bei »atmosfair« mitmachen will, kann diesen Betrag entweder gleichzeitig mit seinem Flugticket über einen Reiseveranstalter des »forum anders reisen« bezahlen - oder direkt über die Homepage von »atmosfair« unter www.atmosfair.com. Bundesumweltminister Jürgen Trittin beabsichtigt, in einem Forschungsvorhaben in der Pilotphase die Dienstflüge des Bundesumweltministeriums und seiner nachgeordneten Behörden nach atmosfair-Standards durch Förderung von Klimaschutzprojekten im Ausland auszugleichen. Die Gelder von »atmosfair« fließen in Klimaschutzprojekte in Indien und Brasilien.



Alle atmosfair-Projekte genügen höchsten Umwelt- und Sozialstandards und reduzieren den Ausstoß klimawirksamer Gase durch den Einsatz erneuerbarer Energien oder durch sparsameren Einsatz von Brennstoffen - zum Beispiel durch Wärmedämmung.

Neuer Geschäftsführer bei T&E

Die Niederländer Jos Dings ist neuer Geschäftsführer von »Transport & Environment« mit Sitz in Brüssel, der Interessensvertretung umweltorientierter Verkehrsclubs und von Umweltverbänden mit Verkehrsbezug in Europa. Dings hat zuvor bei der niederländischen Forschungseinrichtung CE an Studien zu den externen Kosten des Luftverkehrs mitgewirkt und bringt daher umfangreiche Erfahrungen in diesem Bereich mit. Das Thema »nachhaltiger Luftverkehr« soll einen Arbeitsschwerpunkt von T&E in den nächsten beiden Jahren bilden.

Weitere Informationen: www.t-e.nu (engl.), Ansprechpartner für den Bereich Luftverkehr ist Karsten Krause (deutschsprachig), Transport & Environment, 34 Bd. De Waterloo, B-1000 Bruxelles, Tel.: 0032/ 2/ 502990-9, E-Mail: karsten.krause@t-e.nu.

Aktion »Rote Karte« gegen ein unzureichendes Fluglärmsgesetz und schädliche Nachtflüge gestartet

Der Verein »Bürger gegen Fluglärm« (www.buergergegenfluglaerm.de) organisiert in Zusammenarbeit mit der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (www.fluglaerm.de) eine deutschlandweite Postkarten-Aktion anlässlich der Novellierung des Fluglärmsgesetzes. Die »roten Karten« richten sich an Bundesverkehrsminister Stolpe, Bundesumweltminister Trittin, Bundeskanzler Schröder und die Bundestagsfraktionen. Angeboten werden 2000 Postkarten (=500 DIN-A4 Bögen mit jew. 4 Karten) für 30 Euro oder 4000 Karten (=1000 Bögen) für 50 Euro incl. Verpackung und Versand, Rückmeldung via E-Mail an: franz_mann@odn.de Hier können auch regionale Varianten bestellt werden.

Veröffentlichungen zum Thema

Tagungsband »Fluglärm - Aufgaben und Möglichkeiten für die Kommunen«

Der Tagungsband informiert auf 114 Seiten über aktuelle Probleme des Fluglärms und seiner Bekämpfung. Er enthält die schriftlichen Fassungen der Vorträge, die auf der Informationstagung »Fluglärm - Aufgaben und Möglichkeiten für die Kommunen« für Bürgermeister und leitende Kommunalbeamte am 22.-23.9.2003 gehalten wurden. Das Spektrum umfasst die Themenbereiche Fluglärmwirkungen, Gesetzgebung, Planungshoheit und Luftverkehr, Rechte der Gemeinden bei Festlegung und Änderung von Flugrouten, jüngste Entwicklungen in Rechtssetzung und Rechtsprechung zu Nachtflugbeschränkungen. Der Tagungsband kann gegen einen Kostenbeitrag von EUR 5 bei der Geschäftsstelle der Bundesvereinigung (Frankenstr. 25, 40476 Düsseldorf, Telefon 02 11 / 42 09 186, Fax 0211/ 42 09 188)

angefordert werden oder von www.fluglaerm.de, siehe »Nachrichten 2004«, heruntergeladen werden.

Tagungsband »Aktuelle Themen für § 32-Kommissionsmitglieder«

Ebenfalls im Internet abgerufen werden kann der Tagungsband der Fortbildungsveranstaltung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm am 7. November 2003 im Bürgerhaus Mörfelden-Walldorf mit dem Titel »Aktuelle Themen für Kommissionsmitglieder in den Beratungskommissionen nach § 32 b LuftVG« (www.fluglaerm.de, siehe »Nachrichten 2004«). Hier finden sich Beiträge u.a. zu den Themen aktuelle Rechtsentwicklungen, Flugroutenfestlegung, neue Flugsicherungsverfahren, Möglichkeiten der Nachtflugbeschränkungen und der Beteiligung der § 32-Kommission bei Genehmigungsverfahren.

Termine

10. September: Workshop des BUND zur Vorbereitung von öffentlichkeitswirksamen Aktionen zur Bekämpfung von Fluglärm in der Jugendherberge in Köln-Deutz (weitere Infos: BUND, Thorben Prenzel, Tel.: 030/ 275864-67, E-Mail: thorben.prenzel@bund.net).

13.-14. September 2004: VCD-Fachtagung »Neue Wege in den Urlaub – Die Lust nachhaltig zu reisen« in der Evangelischen Akademie Bad Boll (weitere Infos: www.reiselust-deutschland.de, unter »aktuell«).

13.-14. September 2004: Verbändeanhörung zum Entwurf des Fluglärmschutzgesetzes im Bonner Umweltministerium (Robert-Schuman-Platz 3, Beginn: 14 Uhr; Zutritt nur auf Einladung möglich).

20. September 2004: Informationsveranstaltung der Bürgerinitiative »Mainspitze gegen Flughafenausbau« zu den Auswirkungen des Fluglärmschutzgesetzes auf das Rhein-Main-Gebiet, Ginsheim bei Mainz, 20 Uhr, weitere Infos: www.bi.mainspitze.de.

19. Oktober 2004: Conference »Noise Research Strategies for a quieter Europe«, Brüssel (weitere Infos: http://www.calm-network.com/index_cc04.htm)

23. Oktober 2004: Treffen des bundesweiten VCD-Arbeitskreises »Flugverkehr« in der Bundesgeschäftsstelle des VCD, Eifelstr. 2, Bonn, 11-17 Uhr, Anmeldung und weitere Infos bei: Helmar Pless, Tel.: 0228/98585-20, E-mail: helmar.pless@vcd.org

VCD? – Ihr Info-Gutschein:

Man hat immer die Wahl: VCD – die ökologische Alternative zum ADAC! Wir müssen uns heute bewegen, um morgen noch mobil sein zu können. Neugierig? Gern schicken wir Ihnen kostenlos und unverbindlich mehr Informationen zu.

Ich will mehr wissen! Mich interessiert ...

- die Mitgliedschaft im VCD
- das Versicherungs- und Schutzbrief-Angebot des VCD
- ein Probeheft des VCD-Mitgliedermagazins »fairkehr«
- folgendes Thema:
 - Nachhaltiger Tourismus Bahn Auto
 - Kinder im Verkehr Nahverkehr Fahrrad
 - Verkehrslärm Vision Zero

Name, Vorname _____

Straße, Hausnr. _____

PLZ, Ort _____

Schreiben, faxen oder mailen Sie uns:

VCD, Eifelstraße 2, 53119 Bonn,

Fax 02 28/98 585-10, mail@vcd.org

Oder rufen Sie einfach an: 02 28/98 585-0

VCD – die ökologische Alternative zum ADAC

Demonstrationsaufruf

Montag, **13.9.2004**,
14-16 Uhr

**auf dem Robert-Schuman-Platz
in Bonn** (vor dem Bundesumwelt-
und Bundesverkehrsministerium)

Am Tag der Anhörung zum Fluglärmschutzgesetzentwurf rufen mehrere Bürgerinitiativen und Umweltverbände zu einer **Demonstration für eine menschengerechte Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes** auf.

Weitere Informationen unter:
www.fluglaerm.de/koeln

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
Eifelstraße 2 • 53119 Bonn
Fon 02 28/98 585-0 • Fax -10
mail@vcd.org
www.vcd.org

Redaktion

Helmar Pless, Marcus Ittermann

Layout

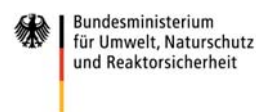
Holger Pless, www.plessdesign.de

V.i.S.d.P.

Helmar Pless
helmar.pless@vcd.org

Haftungshinweis: Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Dieser Newsletter wurde finanziell gefördert durch:



Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Geäußerte Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.