

4. Ausgabe, 18. Februar 2005

Umsetzung der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie – unzureichender Verordnungsentwurf der Bundesregierung

Am 22.11.2004 haben Bundesverkehrsministerium (Federführung) und Bundesumweltministerium einen gemeinsamen Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vorgelegt. Damit soll die »Richtlinie 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft« (EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie) umgesetzt werden. Die Richtlinie sieht vor allem die Festlegung von Betriebsbeschränkungen oder -verboten für laute zivile Strahlflugzeuge vor, sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Die Richtlinie ist am 29.03.02 in Kraft getreten und hätte von den Mitgliedstaaten bis zum 28.09.03 in nationales Recht umgesetzt werden müssen. Die Europäische Kommission hat am 14.12.04 beschlossen, Deutschland neben vier weiteren EU-Mitgliedstaaten zu verklagen, weil sie bisher keine Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinie unternommen haben.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) kritisiert den Entwurf als nicht weitreichend genug. Monika Ganseforth, Bundesvorstandsmitglied des VCD: »Der vorgelegte Verordnungsentwurf der Bundesregierung genügt in keiner Weise dem von SPD und Grünen in der Koalitionsvereinbarung formulierten Anspruch, für alle Flughäfen den Schutz der Bevölkerung vor Lärm deutlich zu verbessern. Bereits der derzeit diskutierte Fluglärmgesetzentwurf ist deutlich hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben. Eine gesellschaftspolitische Akzeptanz für den rasant wachsenden Luftverkehr wird es jedoch nur geben, wenn auch wirksame Gesetze für den aktiven Lärmschutz getroffen werden. Deshalb bedarf es endlich einer umfassenden gesetzlichen Regelung von Betriebsbeschränkungen einschließlich Lärmkontingentierungen und Nachtflugverboten. Der Verordnungsentwurf leistet dies jedoch nicht.«

Der Bund für Umwelt und Naturschutz und der VCD halten den Verordnungsentwurf für Etikettenschwindel. Denn von der Verordnung werden überhaupt nur die neun verkehrsreichsten Flughäfen in Deutschland erfasst (Flughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen ziviler Unterschallstrahlflugzeuge über 34 t). Erhebliche Fluglärmprobleme gibt es aber auch an kleineren Flugplätzen. Außerdem dürfen nur sog. »knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge« beschränkt oder verboten werden. Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes fallen hierunter nur ca. vier Prozent aller in Deutschland verkehrenden Typen an zivilen Strahlflugzeugen. Wenn Betriebsverbote erlassen werden, so gilt diese Maßnahme nicht sofort für alle Flugzeuge einer Flotte, sondern erstreckt sich über einen Zeitraum von fünf Jahren.

Weitergehende Betriebsbeschränkungen dürfen für sog. »Stadtflughäfen« erlassen werden. Dabei liefert die EU-Richtlinie und damit auch die Verordnung völlig sachfremde Kriterien für die Definition eines Stadtflughafens. Dieser darf nur eine Startbahn mit maximal 2.000 Meter Rollstrecke haben, und er darf lediglich Punkt-zu-Punkt-



Foto: Dave Russell

Besonders laut: die Boeing 737-200

Flugdienste zwischen europäischen Staaten oder innerhalb europäischer Staaten anbieten. In Deutschland läuft diese Regelung faktisch leer, da nur der Flughafen Berlin-Tempelhof erfasst ist, dessen Schließung fest geplant ist. Wegen der dichten Bebauung in der unmittelbaren Flugplatzumgebung müssten aber eigentlich auch die Verkehrsflughäfen Hamburg, Düsseldorf und Berlin-Tegel als Stadtflughäfen bezeichnet werden. Fazit: Mit dieser Verordnung ist keine deutliche Verbesserung der Fluglärmsituation an den deutschen Flughäfen zu erwarten.

Verordnungsentwurf, EU-Richtlinie sowie die Stellungnahme von BUND und VCD zum Verordnungsentwurf finden sich als Download-Angebot unter: www.vcd.org/flugverkehr (Rubrik »Betriebsbeschränkungsrichtlinie«).

Inhalt

- 2** Kerosinsteuer
- 3** Emissionshandel
- 4-5** Klimawandel
- 6** Fluglärm
- 7** Verschiedenes, Impressum

Kerosin – Verwirrende Diskussionslage

In den letzten Wochen und Monaten wurde eine Kerosinsteuer auf den unterschiedlichsten Ebenen in die Diskussion gebracht. Zuletzt ließ sich der französische Staatspräsident Jacques Chirac bei seiner Rede Ende Januar vor dem Weltwirtschaftsforum in Davos mit der Forderung nach einer internationalen Steuer auf Flugbenzin zur Mobilisierung zusätzlicher Milliarden für die Bekämpfung von Hunger und Aids in der Welt vernehmen. Dieser Vorstoß wurde laut Frankfurter Rundschau auch von Bundesfinanzminister Hans Eichel (SPD) unterstützt. Eine ähnliche Forderung kam bereits im Oktober 2004 von Hartmut Graßl, Vorsitzender des wissenschaftlichen Beirats Globale Umweltveränderungen (WBGU). Er forderte im Gespräch mit der Tageszeitung eine einprozentige Steuer auf Kerosin und Schiffsdiesel im internationalen Verkehr. Mit dem Ertrag von 16 Milliarden Euro könnten den Entwicklungsländern Gelder für Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel zur Verfügung gestellt werden.

Im November hatte Klaus Töpfer der frühere Bundesumweltminister und heutige Exekutivdirektor des Umweltprogramms der Vereinten Nationen im Interview mit der Süddeutschen Zeitung geäußert: »Aktuell halte ich es beispielsweise für notwendig, dass Flugbenzin notfalls im nationalen Alleingang besteuert wird. Es ist ökologisch ein Unding, dass der Treibstoff so weit herunter subventioniert wird, dass der Flug für zehn, zwanzig oder dreißig Euro zu haben sind.«

Im Januar beschloss die Bundestagsfraktion von Bündnis 90/ Die Grünen während ihrer Klausurtagung die so genannte Wörlitzer Erklärung »Weg vom Öl – auf dem Weg ins postfossile Zeitalter« http://www.gruene-fraktion.de/cms/in_arbeit/dokbin/54/54293.pdf in der mehr Chancengleichheit im Verkehr gefordert wird. Hierzu müssten die Mehrwertsteuer auf Bahntickets halbiert und Subventionen für Flugbenzin abgeschafft werden. Franz Müntefering, SPD-Fraktionsvorsitzender und Parteivorsitzender ging deutlich auf Distanz zu den Plänen der Grünen einer Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Flugverkehr. Laut Süddeutscher Zeitung äußerte er, die Auslandsflüge könne man nur im Rahmen einer europäischen Lösung besteuern. Dabei wurde die Mehrwertsteuer für internationale Flüge bereits mit rot-grüner Mehrheit im Rahmen des Steuervergünstigungs-Abbaugesetz im Jahr 2004 beschlossen und bislang vom Bundesrat blockiert. Rainer Wend (SPD), Vorsitzender des Bundestags-Wirtschaftsausschusses ließ sich in der Berliner Zeitung mit der Aussage zitieren, dass den Flughäfen-Standorten keine neuen Lasten aufgebürdet werden sollen. »Die Flugzeuge würden dann von Amsterdam und Zürich starten statt von Frankfurt und Köln.« Für große Verwirrung sorgte Anfang Dezember Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD). Von der Financial Times wurde Stolpe mit der Aussage zitiert, zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn plane er die Einführung der Kerosinsteuer. Das Bundesverkehrsministerium dementierte prompt mögliche Pläne für eine »Urlaubssteuer«. »Die Antwort auf eine gestern im Gedränge der Feierlichkeiten beim Luftfahrtbundesamt zugerufene Frage ist in einer deutschen Tageszeitung heute leider verkürzt und damit falsch

wiedergegeben.«, so der Sprecher des Bundesverkehrsministeriums, Michael Zirpel. Die Bundesregierung sei für eine Kerosin-Besteuerung im europäischen Rahmen, ein nationaler Alleingang bei diesem Thema werde jedoch abgelehnt.

Auch namhafte CDU-Politiker gaben in der letzten Zeit Bekundungen für eine europaweite Kerosinsteuer ab, so zum Beispiel der hessische Umweltminister Wilhelm Dietzel und Stefan Mappus, Minister für Verkehr und Umwelt in Baden-Württemberg. Werner Korn, VCD-Geschäftsführer im Landesverband Baden-Württemberg, kritisierte jedoch: »Minister Mappus sollte wissen, dass eine EU-weite Kerosinbesteuerung nur einstimmig beschlossen werden kann. So lange die Urlaubsländer Griechenland, Spanien oder Italien mitstimmen dürfen und um ihre Touristen fürchten, wird es in absehbarer Zeit kaum zu einer EU-weiten Regelung kommen.« Die gleichen CDU-Minister, die sich mit der Forderung nach einer europaweiten Kerosinsteuer profilieren wollen, haben den Antrag des rot-grün regierten Schleswig-Holsteins nach Einführung einer nationalen Kerosinsteuer bei der letzten Umweltministerkonferenz im November 2004 abgelehnt.

Stellungnahme der Bundesregierung zur nationalen Kerosinsteuer

Am 20. Juli 2004 hatte die Bundesregierung im Rahmen einer kleinen Anfrage der FDP (Bundestags-Drucksache 15/3622) auf die Frage, ob die Bundesregierung einen nationalen Alleingang zur Besteuerung von Kerosin plant, folgendes geantwortet: »Die seit dem 1. Januar 2004 anzuwendende Richtlinie zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom (RL 2003/96/EG) gestattet es den Mitgliedstaaten, reine Inlandsflüge der Kerosinbesteuerung zu unterwerfen und innergemeinschaftliche Flüge zu besteuern, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge geschlossen haben. Die Bundesregierung plant derzeit nicht, diese Möglichkeit der Mineralölbesteuerung des innerdeutschen Flugverkehrs zu nutzen und eine Kerosinsteuer für Inlandsflüge einzuführen.«

Auf die Frage von möglichen Einnahmen bei Einführung einer nationalen Kerosinsteuer schreibt die Bundesregierung: »Laut dem 19. Subventionsbericht der Bundesregierung betragen die Mindereinnahmen für das Jahr 2003, die sich aus der bestehenden Mineralölsteuerbefreiung für den innerdeutschen Flugverkehr ergeben, rd. 373 Mio. Euro berechnet auf der Grundlage des Regelsteuersatzes für mittelschwere Mineralöle. Konkrete Angaben zu den möglichen Mehreinnahmen bei Einführung einer Kerosinbesteuerung innerdeutscher Flüge können nicht gemacht werden, weil der Bundesregierung derzeit kein Konzept vorliegt, wie eine Kerosinsteuer für Inlandsflüge im Einzelnen auszugestalten wäre.« Die komplette Drucksache 15/3622 findet sich unter: <http://dip.bundestag.de/btd/15/036/1503622.pdf>

Nationale Kerosinsteuer in den Niederlanden eingeführt

Seit 1. Januar 2005 wird in den Niederlanden eine Kerosinsteuer auf Inlandsflüge erhoben. Jeder Liter Flugbenzin wird von nun an mit 20,6 Cent besteuert. Das niederländische Finanzministerium rechnet mit Einnahmen in Höhe von 14 bis 15 Millionen Euro jährlich. Die Einführung der Kerosinsteuer in den Niederlanden ist das Ergebnis der Haushaltsberatungen des Parlaments im Herbst 2004. Einzelne steuerliche Maßnahmen der Regierung wurden vom Plenum abgelehnt und, auf der Suche nach Alternativen, unter anderem mit der Aufhebung der Steuerbefreiung von Flugbenzin kompensiert. Ökologische Erwägungen spielten hingegen bei der Entscheidung keine Rolle.

In einer erneuten Debatte zur Kerosinsteuer Ende November 2004 forderte das Parlament beinahe einhellig die Regierung dazu auf, sich auch auf europäischer Ebene um eine Besteuerung von Flugbenzin zu bemühen. Wie Henk Brouwer vom niederländischen Umweltministerium bei einer VCD-Tagung im Januar äußerte, favorisiert das niederländische Verkehrsministerium hingegen die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel.

Trittin fordert Ausweitung des Emissionshandel auf den Flugverkehr

Bundesumweltminister Jürgen Trittin (Bündnis 90/ Die Grünen) plädierte Anfang Dezember vor dem Deutschen Bundestag für Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des internationalen Flug- und Schiffsverkehrs. In einer Regierungserklärung anlässlich der Klimakonferenz in Buenos Aires sah Trittin bisherige Erfolge globaler Umweltpolitik in Gefahr, sollten beide Sektoren, die für eine Zunahme an Emissionen verantwortlich seien, nicht in die grenzüberschreitende Klimaschutzpolitik nach 2012 einbezogen werden. Internationale Wettbewerbsgesichtspunkte müssten dabei berücksichtigt werden.

Als vorstellbares ökonomisches Instrument für eine Begrenzung des Treibhausgasausstoßes nannte Trittin in einem Interview mit der Zeit den Emissionshandel. Vor einer Ausweitung des Handels mit Verschmutzungsrechten sollten aber erst einmal Erfahrungen mit dem neuen Instrument gesammelt werden. Eine Sprecherin des Bundeswirtschaftsministeriums wollte auf zukünftige Optionen im Emissionshandel noch nicht eingehen. Zunächst müsse nun die bereits getroffene Vereinbarung umgesetzt werden.

Die Regierungserklärung von Jürgen Trittin findet sich unter:
http://www.bmu.de/de/1024/js/reden/rede_trittin041202/

UN-Klimaschutzkonferenz in Buenos Aires

Ohne nennenswerten Erfolg endete die zehnte Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention Mitte Dezember in Buenos Aires. Rund 5000 Teilnehmer aus 189 Staaten trafen in der argentinischen Metropole zusammen, um über künftige Emissionsminderungsziele sowie Anpassungsmaßnahmen an die Folgen des Klimawandels zu beraten. Konkrete Schritte wurden bereits im Vorfeld dementiert. Eher eine »Dialog- und Ideenkonferenz« werde das zwölf-tägige Gipfeltreffen werden, dämpften Mitglieder der deutschen Delegation die Erwartungen. Die im Vorfeld der Konferenz von Bundesumweltminister Trittin aufgeworfene Idee, den Flug- und Schiffsverkehr in den globalen Emissionshandel einzubeziehen, blieb auf dem UN-Parkett unberücksichtigt.

Einmal mehr traten die globalen Konfliktlinien auf der Weltklimakonferenz deutlich zu Tage. Während die Europäer in der internationalen Klimaschutzpolitik die Vorreiterrolle einnehmen, stehen die Amerikaner weiterhin Seite an Seite mit den OPEC-Ländern auf der Bremse. Die Entwicklungsländer zeigen sich wegen ihrer unterschiedlichen Interessen weitgehend handlungsunfähig. Sie teilen nur die Befürchtung, durch die Übernahme von Reduktionszielen in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung gehemmt zu werden.

Vor diesem Hintergrund ging die Konferenz mit einem Minimalkompromiss zu Ende. Die Delegierten einigten sich auf weitere Gespräche auf einem informellen Treffen im Mai in Bonn.

Eine informative Zusammenschau des Hergangs der Verhandlungen und der Ergebnisse der Weltklimakonferenz in Buenos Aires bietet das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie unter:
www.wupperinst.org/download/COP-10-report_final.pdf
Unter www.wupperinst.org/download/klimapolitik-nach-2012.pdf findet sich ein Vorschlag des Wuppertal-Institutes zusammen mit internationalen Wissenschaftlern für eine Fortentwicklung internationaler Klimapolitik nach dem Jahre 2012.

EU muss mehr zur Reduzierung der Treibhausgase tun

Die Folgen des Klimawandels sollen nach dem Willen der Umweltminister der Europäischen Union (EU) mittels einer Reduzierung der globalen Treibhausgasemissionen bis 2050 um bis zu 50 Prozent gegenüber 1990 eingedämmt werden. Der EU-Rat will mit seinem Beschluss vom Dezember 2004 sicherstellen, dass die globale Erwärmung nicht um 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Werten zunimmt.

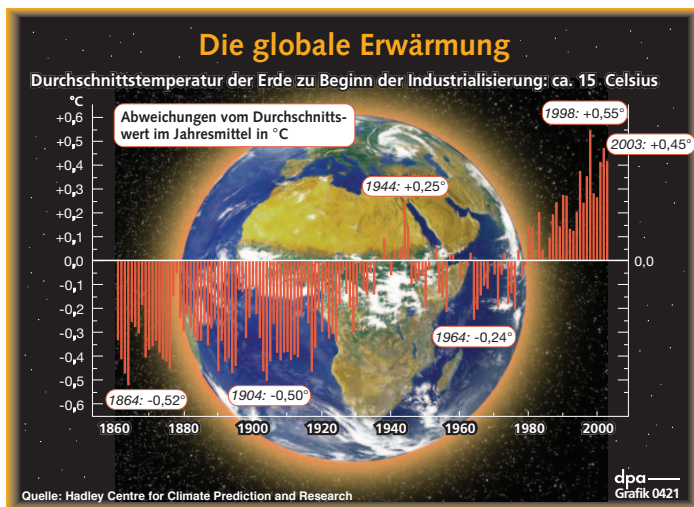


Bild: <http://www.globus-infografik.de>

Gemeinschaft und Mitgliedstaaten tun sich jedoch bereits mit ihren Verpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll, wonach der Ausstoß von Treibhausgasen gegenüber 1990 im ersten Verpflichtungszeitraum 2008-2012 um 8 Prozent gesenkt werden soll, sichtlich schwer. Zu diesem Ergebnis kommt die Kommission in ihrem vierten Fortschrittsbericht über die Reduzierung der Treibhausgase in der Gemeinschaft. Der Fortschrittsbericht bemängelt, dass Schätzungen zufolge 2001 die Treibhausgasemissionen der EU um 2,1 Prozentpunkte über dem Kyoto-Zielkurs lagen. Zusätzliche verschärfte Strategien und Maßnahmen seien deshalb erforderlich, um die gemeinschaftlichen Verpflichtungen erfüllen zu können.

Anlass zur Beunruhigung gibt dem Bericht zufolge auch der Anstieg der CO₂-Emissionen in der EU um 1,6 Prozent zwischen 2000 und 2001. Auf dieses Gas entfielen 2001 etwa 82 Prozent der Gesamttreibhausgasemissionen. Hauptverantwortlich für diese Entwicklung sind die stetig steigenden Emissionen im Verkehrssektor. Der Ausstoß von CO₂ im Straßenverkehr, zivilem Inlandsflugverkehr, Binnenschiffahrt und Eisenbahnverkehr lag 2002 um fast 22 Prozent höher als 1990.

Der Fortschrittsbericht der Kommission findet sich unter: http://europa.eu.int/eur-lex/de/com/rpt/2003/com2003_0735de01.pdf

Wie teuer wird der Klimawandel?

Der Sommer 2003 war laut Information der Süddeutschen Zeitung der wärmste europäische Sommer seit mindestens 500 Jahren. Klima-bedingte Gesundheitsschäden, Todesfälle, Ernteauffälle und Störungen der Energieproduktion verursachten 2003 in Europa volkswirtschaftliche Kosten von zehn bis 17 Milliarden Euro. Bis 2050 wird der Klimawandel weltweit Kosten in Höhe von 2000 Milliarden US-Dollar verursachen, schätzt das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in seinem 42. Wochenbericht 2004.

Weltweit hat sich nach Angabe des Versicherungsunternehmens Münchener Rück in den vergangenen Jahrzehnten die Zahl schwerer Naturkatastrophen verdreifacht. Im Jahr 2004 betrug die versicherten durch Naturkatastrophen verursachten Schäden etwa 40 Milliarden US-Dollar. Inzwischen verursachen atmosphärisch bedingte Naturkatastrophen wie Unwetter über 90 Prozent dieser Schäden, sagt Peter Höpfe, Leiter der Georisikoforschung der Münchener Rück, in einem Interview mit der Süddeutschen Zeitung am 13.1.2005. Bei der Münchener Rück bestehe kein Zweifel mehr, dass der Klimawandel menschengemacht ist. Art und Weise der wetterbedingten Naturereignisse würden sich mit den Klimamodellen decken, die eine vom Menschen induzierte Erwärmung einbeziehen. Allein die vier letzten Jahre, so Höpfe, gehören zu den fünf weltweit wärmsten seit 1861.

Und immer schwerer sind die Folgen von Überschwemmungen, Tropenstürmen und Tornados. Bei einem Temperaturanstieg von einem Grad werden in Deutschland bis 2050 allein durch Hochwasser geschätzte Kosten von über 130 Milliarden Euro entstehen. Daher gibt es keine wirtschaftliche Alternative zu einer schnellen Umsetzung des Kyoto-Abkommens, so das DIW in seinem Wochenbericht.

Mit Blick auf die derzeitige Klimapolitik in den Vereinigten Staaten sagt Peter Lemke vom Alfred-Wegener-Institut für Polar- und Meeresforschung gegenüber der Süddeutschen Zeitung: »Den USA ist Klimaschutz zu teuer. Aber nichts zu tun wird teurer werden.« Gleicher Meinung sind auch amerikanische Klimaexperten. Gemäß eines Berichtes der Süddeutschen Zeitung geht Michael Oppenheimer von der Princeton University davon aus, dass Amerika spätestens in zwei Jahren gezwungen sei, seine störrische Haltung aufzugeben und sich dem Kyoto-Protokoll anschließen wird. Mehrere US-Bundesstaaten erwägen inzwischen sogar, sich unabhängig von der Bundesregierung in Washington dem Kyoto-Protokoll anzuschließen.

Der Wochenbericht des DIW ist unter <http://www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/wochenberichte/docs/04-42-1.html> und www.diw.de/deutsch/produkte/publikationen/wochenberichte/docs/04-42-1.html als Download verfügbar.

Beschleunigter Klimawandel über der Arktis

In den nördlichen Regionen der Erde schreitet der Klimawandel mit weitaus größerer Intensität voran als in den gemäßigten Breiten. Zu diesem Ergebnis kommen 300 Forscher des »Arctic Council« in der ACIA-Studie (Arctic Climate Impact Assessment). Dem Arctic Council gehören acht Arktis-Anrainerstaaten an. Die Studie, deren Veröffentlichung nach Aussage einer Reihe beteiligter Wissenschaftler vor den Präsidentschaftswahlen in den Vereinigten Staaten durch die US-Regierung verhindert wurde, zeigt die extreme Verwundbarkeit der Arktis auf und beschreibt die bereits zum jetzigen Zeitpunkt absehbaren Folgen des Klimawandels.

Der Studie zufolge sind in den kommenden 100 Jahren Temperaturerhöhungen von vier bis sieben Grad zu erwarten, zehn bis 20 Prozent der heute noch mit Eis und Schnee bedeckten Fläche wäre 2070 eisfrei. Das Abschmelzen des hochreflektierenden arktischen Eises und Schnees wird dunkle, Sonnenwärme absorbierende Land- und Meeresoberfläche freisetzen und die Erwärmung so weiter verstärken. Schon heute steigen die Temperaturen in der Arktis doppelt so schnell wie in den gemäßigten Breiten.

Laut ACIA-Studie ist ein Anstieg des Meeresspiegels in diesem Jahrhundert von bis zu einem halben Meter zu erwarten, wenn es zu keiner radikalen Reduzierung des globalen Kohlendioxidausstoßes kommt.

Die einzelnen Kapitel der englischsprachigen ACIA-Studie sind unter <http://amap.no/> als Download verfügbar, eine deutschsprachige Zusammenfassung der wichtigsten Punkte der Studie findet sich unter <http://www.germanwatch.org/kliko/k39arkt.htm>

Temperaturanstieg bis elf Grad kann nicht ausgeschlossen werden

Forscher der Universität Oxford haben in einem Klimamodell bei der Annahme einer zukünftigen Verdoppelung der Konzentration von Treibhausgasen im Vergleich zur vorindustriellen Zeit einen möglichen Temperaturanstieg von bis zu elf Grad prognostiziert, berichtet das englischsprachige Wissenschaftsmagazin Nature in seinem aktuellen Band 433.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt rechneten Klimaforscher mit einer Erwärmung von maximal fünf Grad bis zum Jahr 2100. Ein höherer Anstieg wird von den Vereinten Nationen bisher als unwahrscheinlich eingestuft. 108 der 2578 Simulationsläufe, welche die britischen Forscher durchführten, deuteten auf Temperaturanstiege von mehr als acht Grad hin.

Eine internationale am 25.1.2005 erschienene Studie mit dem Titel »Der Klimaherausforderung begegnen« (Meeting the climate challenge) kommt zum Ergebnis, dass in zehn Jahren der Klimawandel irreversibel ist, wenn die Kohlendioxidkonzentration in der Atmosphäre weiterhin ansteigt wie bisher. Die britische Regierung, die 2005



Foto: Schiersmann/Naturfoto-Online

den Vorsitz der G-8-Konferenz einnimmt, wird aufgefordert, sich für eine »G-8-Plus-Klima-Gruppe« einzusetzen. Dies berichtet die Tageszeitung in ihrer Ausgabe vom 26.1.2005.

Lärmkartierungsverordnung privilegiert den Flugverkehr

Am 7. Dezember 2004 haben das Bundesumweltministerium (Federführung) und das Bundesverkehrsministerium den Entwurf einer Verordnung über die Strategische Lärmkartierung vorgelegt. Die Verordnung dient der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht (siehe hierzu auch die Ausgaben 2 und 3 des Newsletters »Flugverkehr & Umwelt«). In dieser Verordnung werden Verfahrensregelungen bezüglich der von der Europäischen Union vorgeschriebenen Aufstellung von Lärmkarten für Ballungsräume, Hauptverkehrswege und Hauptverkehrsflughäfen getroffen. Die Lärmkarten sind eine notwendige Voraussetzung für die Erstellung von Lärminderungsplänen. Nach Auffassung des VCD wird der Flugverkehr mit dieser Verordnung unzulässig gegenüber dem Auto- und Bahnverkehr bevorzugt. Denn die Verordnung legt fest, dass an Flugplätzen in Ballungsräumen erst oberhalb von 25.000 Flugbewegungen pro Jahr Lärmkarten erstellt werden müssen. Dies entspricht ungefähr drei Schallereignissen (Überflügen) pro Stunde. Beim Schienenverkehr liegt diese Schwelle aber bereits bei ca. zwei Schallereignissen (Vorbeifahrt) pro Stunde (mehr als 15.000 Züge pro Jahr), beim Autoverkehr bei 200 Kraftfahrzeugen je Stunde (1,5 Mio. Kfz pro Jahr). Der VCD fordert deshalb eine Absenkung der Lärmkartierungsschwelle für Flughäfen auf mindestens den Wert, der für Straßenbahnen oder Eisenbahnen gilt (15.000 Flugbewegungen pro Jahr).

Die ausführliche Stellungnahme von BUND und VCD sowie der Verordnungsentwurf der Bundesregierung finden sich als Download-Angebot unter: www.vcd.org/flugverkehr (Rubrik »Umgebungslärmrichtlinie«)

Fachtagung Zukunftsperspektiven für den Luftverkehr und Fluglärm Betroffene

Auf Einladung von VCD und Bezirksamt Treptow-Köpenick kamen am 22. und 23.6.2004 rund 60 Luftverkehrs- und Lärmschutzexperten aus Umweltverbänden, Bundes-, Landes- und Kommunalverwaltung und Wirtschaft ins Köpenicker Rathaus, um über die Entwicklung des Luftverkehrs und die Auswirkungen von Fluglärm zu beraten. Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt unterstützten die Tagung fachlich und finanziell.

In vier Arbeitsgruppen unterzogen die Fachleute den Entwurf des Bundesumweltministeriums für ein neues Fluglärmgesetz einer ausführlichen Prüfung und formulierten Ansprüche an weitere luftverkehrsrechtliche Änderungen zum Schutz vor Fluglärm.

In der Arbeitsgruppe 1, an der führende Lärmwirkungsforscher Deutschlands teilnahmen, bestand Einvernehmen, dass nicht allein – wie bisher von Rechtsprechung und Verwaltung angenommen – der äquivalente Dauerschallpegel, sondern auch die Häufigkeit der Flugbewegungen und die Höhe der Maximalpegel die Lästigkeit von Fluglärm bestimmen. Die Arbeitsgruppe stellte fest, dass aus Lärmwirkungssicht eine Steigerung der Flugbewegungen von wenigstens 30% als wesentliche Änderung zu betrachten ist. Die Anknüpfung einer wesentlichen Änderung allein an die Erhöhung des Dauerschallpegels um 3 dB (A) – wie in älterer Rechtsprechung angenommen – wurde als generell nicht sachgerecht angesehen. »Damit wird«, so Eckhard Bock, Lärmexperte des Bezirksamtes Treptow-Köpenick, »ein wesentlicher Punkt des Referentenentwurfs zum Fluglärmgesetz wissenschaftlich bestätigt.« Der Referentenentwurf geht davon aus, dass bauliche Erweiterungen, die eine Steigerung der Bewegungszahl um 30% mit sich bringen, erhöhte Schutzaufwendungen auslösen.

In der Arbeitsgruppe 2 standen die Themen Auswirkungen und Festlegung von Flugrouten, Steuerung des Flugbetriebes und rechtliche Bewertung des Flugbetriebes im Vordergrund. Aufgrund der sehr heterogenen Zusammensetzung der Arbeitsgruppe konnte in wesentlichen materiellen Fragen keine Übereinstimmung erzielt werden, obwohl Mängel im bestehenden Rechtsgefüge erkannt und Veränderungsvorschläge hierzu erarbeitet wurden.

In der Arbeitsgruppe 3, in der auch zahlreiche Vertreter aus der Luftverkehrswirtschaft vertreten waren, bestand Einigkeit darüber, das Wachstum des Luftverkehrs trotz des Einsatzes leiserer Flugzeuge mittelfristig zu einer Erhöhung der Lärmbelastung führe. Unterschiedliche Auffassungen gab es dagegen hinsichtlich des Umfangs der Konzentration des Luftverkehrs auf verschiedenen Verkehrsflughäfen. Die finanziellen Auswirkungen eines neuen Fluglärmgesetzes wurden unterschiedlich eingeschätzt. Das Umweltbundesamt stellte die Kostenschätzung vor und erläuterte anhand von Lärmkarten Umfang und Ausmaß der zu schützenden Siedlungsgebiete. Die Vertreter der Luftverkehrswirtschaft würdigten trotz Kritik in einzelnen Punkten die Herangehensweise des Umweltbundesamtes bei der Kostermittlung als sachgerecht und angemessen. Unterschiede bei der Ermittlung der Kostenfolgen der Novelle des Fluglärmgesetzes

zwischen Luftverkehrswirtschaft (1 Milliarde Euro) und Umweltbundesamt (500 Millionen Euro) erklären sich im Wesentlichen damit, dass das Umweltbundesamt davon ausgeht, dass innerhalb der nächsten 10 Jahre lediglich zwei Flughafenausbauten (Frankfurt/Main und Berlin-Schönefeld) realisiert werden, während die Luftverkehrswirtschaft von rund 10 Ausbauten ausgeht.

In der Arbeitsgruppe 4 behandelten Vertreter von Landes- und Immissionsschutzbehörden sowie kommunale Sachverständige u.a. die Themen Auswirkungen von Fluglärm auf die Siedlungsentwicklung sowie Beeinträchtigungen durch Nachtflugereignisse. Sie stellten fest, dass das Fluglärmgesetz als reines Entschädigungsgesetz unbedingt durch weitere gesetzliche Regelungen zum aktiven Lärmschutz ergänzt werden müsse.

Der 106seitige Tagungsband kann kostenfrei heruntergeladen werden unter www.vcd.org/flugverkehr (Rubrik »Tagungsdokumentationen«) bzw. bei Helmar Pless (Tel.: 0228/ 98585-20, Email: helmar.pless@vcd.org) gegen eine Kopier- und Versandkostenpauschale in Höhe von 10 Euro angefordert werden.

Europaabgeordnete starten Initiative gegen Nachtflüge

Eine schriftliche Erklärung zu übermäßiger Lärmbelästigung durch Nachtflüge liegt für die Abgeordneten des Europäischen Parlaments seit Mitte November 2004 zur Unterzeichnung aus. Die Initiatoren der Erklärung, die belgischen Grünen Bart Staes und Pierre Jonckheer, ersuchen darin die Kommission, spätestens Ende 2005 einen Gesetzgebungsvorschlag mit dem Ziel zu unterbreiten, die übermäßige Belastung durch Fluglärm zwischen 23.00 Uhr und 7.00 Uhr auf das absolute Mindestmaß zu begrenzen. Kommt mindestens die Hälfte der Mitglieder des Parlaments dem Aufruf bis zum 15. Februar 2005 nach, gilt die Erklärung als angenommen.

Die schriftliche Erklärung ist Teil einer Kampagne von Mitgliedern der Fraktion der Grünen / Freie Europäische Allianz, die auf Gesundheitsrisiken durch übermäßigen Nachtfluglärm und die damit verbundenen gesamtgesellschaftlichen Kosten aufmerksam machen will. Die Kampagne fordert darüber hinaus europaweit einheitliche Regelungen für den Nachtflugverkehr, um einem ruinösen Standortwettbewerb aufgrund unterschiedlicher nationaler Umweltbestimmungen ein Ende zu bereiten.

Die Website der Kampagne enthält einen vorgefertigten Brief, mit dem Bürgerinnen und Bürger ihre/n Europaabgeordnete/n auf die schriftliche Erklärung hinweisen können. Weitere Informationen zum Thema Nachtflugverkehr, der Text der schriftlichen Erklärung und ein begleitender Film zur Kampagne finden sich ebenfalls unter: www.keinenachtfluege.org

Broschüre für nachhaltigen Urlaubsgenuss erschienen



Druckfrisch gibt es die neue Broschüre »Reiselust«. Auf 64 Seiten präsentiert der VCD darin zehn Tourismusregionen in Deutschland, die sich besonders gut für Urlaub ohne Auto (und ohne Flugzeug) eignen. Zu jeder Region bietet »Reiselust« attraktive Pauschalangebote. Ein besonderer Anreiz: Urlaubern, die ohne Auto unterwegs sind, werden Vergünstigungen gewährt. So gibt es z.B. bis zu zehn

Prozent Rabatt auf den Reisepreis, kostenlose Leihräder oder freie Fahrt im öffentlichen Verkehr vor Ort. »Der Reiselust-Katalog richtet sich an alle, die gar kein Auto haben, gerne mal Urlaub vom Auto machen möchten oder sich lieber auf die Mitreisenden konzentrieren als auf die Straße«, beschreibt VCD-Tourismusexpertin Petra Bollich die Zielgruppe.

Der Katalog ist das wichtigste Ergebnis des VCD-Projektes »Reiselust - neue Wege in den Urlaub«, das von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt finanziell gefördert wird. Axel Friedrich, Abteilungsleiter Verkehr/Lärm im Umweltbundesamt: »Der Freizeit- und

Urlaubsverkehr nimmt stetig zu, immer mehr Urlaubsorte werden vom Autoverkehr stark belastet. Reiselust zeigt Auswege aus dieser Sackgasse und macht Lust auf Urlaub ohne Auto.«

Die zehn Reiselust-Regionen finden sich quer über Deutschland verteilt und bieten für jeden Geschmack etwas: Müritzer- und Uckermark, Wendland und Münsterland, Eggegebirge und Vogelsberg, Thüringer Schiefergebirge und Sächsische Schweiz, Frankenwald und Zwergerland. Petra Bollich charakterisiert die Gebiete so: »Das große Plus bei diesen Regionen ist, dass sie gut mit Bus und Bahn zu erreichen sind. Auch die Ausflugsziele vor Ort können bequem ohne Auto angesteuert werden.« Der Katalog enthält alle wichtigen Informationen rund um die Reise: Beschreibungen von Landschaften und Sehenswürdigkeiten, Angaben zu An- und Abreise sowie zur Mobilität vor Ort, nützliche Adressen und Telefonnummern. Die Pauschalangebote reichen von der »Radtour von Hof zu Hof durch den Vogelsberg« bis hin zu »Zaubern und Klettern in der Sächsischen Schweiz«. Abgerundet wird das Informationsangebot durch Fakten zur Umweltbilanz von Reisen.

Weitere Informationen gibt es unter www.reiselust-deutschland.de. Interessierte können die Broschüre »Reiselust« für 5 Euro Bearbeitungs- und Versandkostenpauschale bestellen beim VCD Versandservice: Fon 0 29 62/84 58 65, Fax 0 29 62/80 01 55, E-Mail: bestellungen@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, Kochstr. 27, 10969 Berlin,

Fax 030/2803 51-10, mail@vcd.org

Oder rufen Sie einfach an: 030/2803 51-0

VCD – die ökologische Alternative zum ADAC

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Projekt Flugverkehr

Niebuhrstr. 16b • 53113 Bonn

Fon 02 28/98 58 5-20 • Fax -90

mail@vcd.org

www.vcd.org

Redaktion

Helmar Pless, Ulrich Kohnen, Wolfram Schroff

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:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

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.