

5. Ausgabe, 11. April 2005

Bahn frei für die Kerosinsteuer

Eine neue Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes belegt: Rechtlich ist eine Kerosinsteuer für Flüge innerhalb Deutschlands machbar. Und auch der Tanktourismus kann wirkungsvoll verhindert werden. Das Gutachten von Prof. Dr. Eckhard Pache (Universität Würzburg) wurde von Dr. Uwe Lahl, Abteilungsleiter im Bundesumweltministerium am 10. März auf Einladung des VCD am Frankfurter Flughafen erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt. In dem Gutachten wurden verschiedene Varianten einer Kerosinsteuer für den inländischen Flugverkehr unter Gesichtspunkten des nationalen, europä-



Foto: Lutz Schönfeld, Unternehmenskommunikation und Pressestelle, Berliner Flughäfen)

ischen und internationalen Rechts geprüft. Empfohlen wird eine Kombinationslösung aus Besteuerung des im Inland für Inlandsflüge getankten Kerosins und des aus dem Ausland eingeführten Kerosins, das für Inlandsflüge verwendet wird. So würde der Steueranspruch einerseits bei der Entnahme von Kerosin aus einem in Deutschland gelegenen Steuerlager entstehen. Soweit Kerosin in den Hauptbehältern von Luftfahrzeugen aus anderen Staaten eingeführt wird, müssten die Luftfahrtgesellschaften die Verbrauchsdaten an die Finanzverwaltung melden. Bei dieser Kombinationslösung werden alle auf inländischen Flügen verbrauchten Treibstoffe erfasst. Außerdem werden inländische wie ausländische Mineralöle einerseits und inländische wie ausländische Luftfahrzeuge andererseits in gleicher Weise belastet. In dem Gutachten wird betont, dass die Vorschriften des Chicagoer Abkommens – entgegen einem häufig von der Luftverkehrslobby vorgetragenen Argument – keine Hürde für eine Kerosinsteuer für innerstaatliche Flüge darstellen. Denn als multilateraler völkerrechtlicher Vertrag ist das Chicagoer Abkommen überhaupt nicht auf Inlandsflüge anwendbar. Selbst im Falle seiner Anwendbarkeit steht das Abkommen der Einführung einer Kerosinbesteuerung nicht entgegen. Die zur Einführung dieses Besteuerungsmodells notwendigen

Änderungen des Mineralölsteuergesetzes und der Zollverordnung fallen in den Kompetenzbereich des Bundes; eine Zustimmung des Bundesrates ist nicht erforderlich.

Monika Ganseforth, Bundesvorstandsmitglied des VCD, zeigte sich bei der Präsentation der Studie erfreut: »Die Studie zeigt der Politik klare Wege auf. Wir fordern die Bundesregierung nun auf, zusammen mit anderen europäischen Vorreiterstaaten eine Kerosinsteuer einzuführen.« Auch Uwe Lahl sprach sich bei der VCD-Veranstaltung für eine Vorreiterrolle der Bundesrepublik Deutschland aus. Er setzt dabei auf eine »Koalition der Gleichgesinnten«. Möglichst viele Staaten sollten Inlandsflüge besteuern, wenn sich in der Frage einer EU-weiten Kerosinsteuer keine Einigkeit zwischen den EU-Staaten herstellen lasse. Einen deutschen Alleingang bei der Einführung einer Kerosinsteuer auf Inlandsflüge schloss Uwe Lahl eindeutig aus. Das Bundesumweltministerium wird deshalb zügig zu diesem Thema Gespräche mit Regierungen führen, die sich aufgeschlossen für eine Kerosinsteuer zeigen. Das sind zur Zeit Frankreich, Großbritannien, Österreich, Schweden und Norwegen. Die Niederlande haben seit Jahresbeginn eine Kerosinsteuer für Inlandsflüge (siehe Newsletter »Flugverkehr & Umwelt«, Nr. 4).

Dass die Kerosinsteuer wieder ganz oben auf der politischen Tagesordnung steht, ist insbesondere dem französischen Staatspräsident Jacques Chirac zu verdanken. Er brachte neue Dynamik in die alte Debatte, als er sich beim Weltwirtschaftsforum im Januar zu einer internationalen Kerosinsteuer zwecks Armutsbekämpfung bekannte. Unmittelbar danach beschäftigten sich auch die Finanzminister der sieben größten Industrienationen (G7) in London mit dem Thema. Nach dem Treffen sicherte Luxemburgs Ministerpräsident Jean-Claude Juncker zu, dass die Kerosinsteuer bald im Rat der EU-Finanzminister auf die Tagesordnung kommen werde. Niemand beabsichtigt aber offenbar, Kerosin annähernd so stark zu belasten wie Benzin oder Heizöl. Vielmehr gehe es laut Juncker »um ein paar Euro pro Ticket«. Finanzminister Hans Eichel (SPD) sagte am Rande des Treffens: »Aus meiner Sicht hat die Kerosinsteuer unglaubliche Vorteile«. Es würden dabei Energie-, Umwelt- und Entwicklungspolitik positiv miteinander verbunden. Zu einer weltweiten

Inhalt

- | | |
|----------|-----------------------------------------|
| 2 | Emissionshandel, Klimaschutz |
| 3 | Klimaschutz |
| 4 | Fluglärm |
| 5 | Vergabe von Slots |
| 6 | Externe Kosten, Subventionen |
| 7 | Ökosteuer, Schlichtungsstelle Mobilität |
| 8 | Tag gegen Lärm, Impressum |

Steuer auf Kerosin werde es wegen des Widerstandes der USA und von Japan freilich nicht kommen. Die Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirates der Bundesregierung für globale Umweltfragen (WBGU), Renate Schubert, hält den diskutierten Steuersatz von wenigen Euros pro Flugticket jedoch für viel zu gering. Der *Tageszeitung* sagte sie: »Das reicht vorne und hinten nicht«. Der Lenkungseffekt sei bei dieser Summe gering. Außerdem vernachlässige die Diskussion den umweltpolitischen Aspekt einer solchen Steuer. Der WBGU empfiehlt deshalb eine Zweckbindung der Einnahmen für Klimaschutzmaßnahmen und die Anpassung an den Klimawandel. Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Uwe Beckmeyer begrüßte in einer Pressemitteilung eine europäische Steuer auf Flugbenzin, wandte sich jedoch gegen einen nationalen Alleingang bei der Kerosinsteuer. Reinhard Loske, stellvertretender Fraktionsvorsitzender von Bündnis 90/ Die Grünen im Bundestag, sowie der umweltpolitische Sprecher der grünen Bundestagsfraktion, Winfried Hermann, gingen in ihrer Stellungnahme weiter: »Wir streben eine länderübergreifende Lösung an, die möglichst viele Länder mit internationalen Luftdrehkreuzen einbezieht. Wir fordern die Bundesregierung auf, mit einer Kerngruppe von EU-Staaten voranzugehen und bilaterale Vereinbarungen über die gemeinsame Einführung einer Kerosinsteuer zu treffen.«

Das Kerosinsteuer-Gutachten kann heruntergeladen werden unter: www.umweltbundesamt.org/fpdf-l/2853.pdf. Auf der VCD-Webseite www.vcd.org/flugverkehr, Rubrik **Klimaschutz** stehen sowohl das Gutachten wie auch die Folien aus der Präsentation von Uwe Lahl zur Verfügung.

Britische Airlines wollen Emissionshandel

Die Chefs von British Airways und Virgin Atlantic, Rod Eddington und Sir Richard Branson, sowie der britische Flughafenbetreiber BAA befürworten in getrennten Stellungnahmen die Einbeziehung des internationalen Flugverkehrs in den globalen Emissionshandel. Alle drei Unternehmen verweisen auf die negativen Umweltfolgen des Flugverkehrs und begreifen ihre Initiative als notwendigen Beitrag zum Klimaschutz. Andere Instrumente, wie zum Beispiel die Kerosinsteuer oder streckenbezogene Emissionsabgaben, seien hingegen ineffizient und deshalb abzulehnen. Die britischen Luftverkehrsunternehmen stehen mit ihrer Forderung nicht allein. Unterstützung erhalten sie von Seiten der britischen EU-Ratspräsidentschaft sowie neuerdings von EU-Umweltkommissar Stavros Dimas und einer Reihe einflussreicher Abgeordneter des Europaparlaments. Der Handel mit Verschmutzungsrechten sei im Vergleich zur Kerosinsteuer eine marktwirtschaftliche Lösung, wird der Vorsitzende des Europa-Umweltausschusses, Karl-Heinz Florenz (CDU), im Nachrichtenmagazin *Focus* zitiert. Jos Dings von der European Federation for Transport and Environment sieht in der Initiative den Versuch, die Kosten für den Flugverkehr bei der Reduzierung von Emissionen möglichst gering zu halten. So rechnen die Flugverkehrsunternehmen mit einer preisgünstigen Vergabe von Emissionsrechten und einem niedrigen Reduktionsziel,

das dem Schutz der energieintensiven und in globalem Wettbewerb stehenden europäischen Industriezweige geschuldet sei. Kerosinsteuer oder streckenbezogene Emissionsabgaben sind deshalb nach Auffassung von Jos Dings weitaus bessere Optionen, um den tatsächlichen Umweltbelastungen durch den Flugverkehr gerecht zu werden.

EU befragt Bürger zum Klimaschutz beim Flugverkehr

Bis zum 6. Mai 2005 haben alle EU-Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, der Europäischen Kommission ihre Meinung zum Thema »Wie könnte die Klimawirkung des Luftverkehrs reduziert werden?« mitzuteilen. Auch Organisationen (Umweltverbände, Bürgerinitiativen usw.) können sich beteiligen. Die Ergebnisse sollen in eine Strategie einfließen, die noch in diesem Sommer vorgelegt werden soll. In deren Mittelpunkt steht die Frage, durch welche wirtschaftlichen Instrumente die Klimawirkung des Luftverkehrs reduziert werden soll. Die EU-Kommission verweist darauf, dass die Kohlendioxid-Emissionen aus dem Luftverkehr zwischen 1990 und 2002 um fast 70% zugenommen haben. Die Fragebögen für Einzelpersonen bzw. für Organisationen sind anwenderfreundlich aufgebaut und können innerhalb weniger Minuten beantwortet werden. Sie befinden sich im Internet unter: www.europa.eu.int/comm/environment/climat/aviation_de.htm

Gemeinsames Schreiben der Umweltverbände an die EU

Im Februar hat sich ein Bündnis mehrerer deutscher Umweltverbände in einem gemeinsamen Brief an die Europäische Kommission und das Europäische Parlament mit dem dringenden Appell gewendet, die Bekämpfung der negativen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs zu einem Schwerpunkt des Arbeitsprogrammes der kommenden fünf Jahre zu machen. Die Umweltverbände verlangen von den EU-Gremien die Einführung ökonomischer Instrumente zur Schaffung von mehr Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern und zur Internalisierung der ökologischen und sozialen Folgekosten des Flugverkehrs. Außerdem soll eine Subventionierung von Flughäfen und Fluggesellschaften und die finanzielle Unterstützung des Ausbaus von Flugplätzen durch die Europäische Investitionsbank unterbunden werden. Schließlich fordern die Umweltverbände ein europaweites Verbot von Nachtflügen zwischen 23 Uhr und 7 Uhr, europaweit einheitliche Schallimmissionsgrenzwerte an Flughäfen, eine Verschärfung der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie und eine Überarbeitung des Entwurfes zur Harmonisierung von lärm-differenzierten Start- und Landeentgelten. Das Schreiben wurde vom VCD koordiniert und trägt außerdem die Unterschrift von: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Deutscher Naturschutzring, Forum Umwelt & Entwicklung, Germanwatch, Naturschutzbund Deutschland, Naturfreunde Deutschland und Robin Wood. Es kann heruntergeladen werden unter: www.vcd.org/flugverkehr

VCD-Tagung Klimaschutz beim Flugverkehr

Am 14. Januar 2005 lud der VCD Sachverständige aus Wissenschaft und Politik sowie die interessierte Öffentlichkeit zur Diskussion über die Frage ein, welches ökonomische Instrument (Kerosinsteuer, Emissionsabgabe oder Emissionshandel) im Hinblick auf ökologische Wirksamkeit und politische Durchsetzbarkeit am besten geeignet ist, Klimaschutz auch im Flugverkehr zu erreichen. Die Tagung fand in Kooperation mit der European Federation for Transport and Environment (T&E) und dem Rhein-Main-Institut statt. Finanziell unterstützt wurde die Tagung vom Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt.

Die Debatte um das Für und Wider einer Kerosinsteuer, als erstem von zwei Themenkomplexen der Veranstaltung, eröffnete Michael Cramer mit seinem Beitrag aus Sicht des Europäischen Parlaments. Cramer betonte die prinzipielle Bereitschaft großer Teile des Parlaments sowie des neuen EU-Verkehrskommissars Jacques Barrot zur Einführung einer europaweiten Besteuerung von Flugbenzin, um bestehende Wettbewerbsverzerrungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern abzumildern. Erleichtert wird diese Haltung nach Darstellung von Kai Schlegelmilch (Bundesumweltministerium) durch die am 1. Januar 2004 in Kraft getretene neue EU-Energiesteuerrichtlinie. Sie ermöglicht allen EU-Mitgliedstaaten die Besteuerung von Kraftstoffen bei innerstaatlichen sowie gemeinschaftsinternen Flügen. Die Niederlande haben als erster EU-Mitgliedstaat diesen Weg zu Beginn des Jahres 2005 bereits beschritten. Matthias Seiche vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland forderte in seinem Beitrag gleiches Vorgehen auch von der Bundesregierung. Damit wäre ein erster wichtiger Schritt auf dem Weg zur verursachergerechten Anlastung der negativen Folgekosten des Flugverkehrs und zu fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern getan. Welche fiskalischen Auswirkungen eine solche Kerosinsteuer für Inlandsflüge nach sich ziehen würde, rechnete der Referatsleiter für Energiesteuern im Bundesfinanzministerium, Peter Bille, beispielhaft vor. So erwarte der Bund bei Zugrundelegung des Regelsteuersatzes von 65 Cent pro Liter Flugbenzin Einnahmen in Höhe von 370 Millionen Euro im Jahr. Dieser eher geringe Betrag könne bei Besteuerung der europäischen Flugbewegungen deutlich anwachsen.

Den zweiten Themenkomplex zu Emissionsabgabe und Emissionshandel begann Susann Schwarze vom Bundesumweltministerium mit einer Darstellung der Ergebnisse der letzten Generalversammlung der

internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO). Diese zeigen, dass eine Einigung auf ökonomische Instrumente für mehr Klimaschutz beim Flugverkehr auf dieser Ebene nicht wahrscheinlich ist. Schwarze rät deshalb den EU-Staaten nachdrücklich, alleine voranzugehen und solche Instrumente spätestens bis zur nächsten ICAO-Vollversammlung im Jahr 2007 zu verankern.

Um grundlegende Optionen der Gestaltung eines Emissionshandels im internationalen Flugverkehr ging es in den Beiträgen von Dr. Axel Friedrich (Umweltbundesamt) und Odette Deuber vom Öko-Institut. Beide kommen zu dem Schluss, dass ein adäquat ausgestaltetes Emissionshandelssystem eine nennenswerte Reduzierung des Abgasausstoßes bewirken könne. Friedrich betonte jedoch, dass noch weitere ordnungsrechtliche Instrumente in Form emissionsdifferenzierter Landeentgelte und schärferer Emissionsgrenzwerte erforderlich seien, um den Umweltfolgen des Flugverkehrs wirksam zu begegnen. Im abschließenden Beitrag traf Jos Dings (T&E) das Fazit, das auch die Meinung der meisten Teilnehmer wieder gab: Der Flugverkehr entwickelt sich bei den erwarteten Zuwachsraten zum Klimakiller Nummer eins unter den Verkehrsträgern. Entschlossenes politisches Handeln, sprich die Einführung wenigstens eines der genannten Instrumente, ist deshalb dringend geboten. Ein Instrumentenmix lasse sogar eine Erhöhung des Klimaschutzes erwarten. Die dafür notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen sind seit 2004 innerhalb der EU vorhanden.



Foto: H.Pless

60 Interessierte informierten sich auf VCD-Tagung zum Klimaschutz beim Flugverkehr

Der Tagungsband zur VCD-Tagung steht als (kostenfreies) Download-Angebot unter www.vcd.org/flugverkehr (Rubrik »Tagungsdokumentationen«). Er kann auch gegen eine Kopier- und Versandkostenpauschale in Höhe von fünf Euro beim VCD angefordert werden.

Keine gravierenden Kostenfolgen des geplanten Fluglärmgesetzes

Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm			
Verkehrsflughafen	Bestand	Ausbau	Kosten in Mio. Euro
Berlin-Brandenburg (BBI)	•		0
Bremen (BRE)	•	•	5,69 bzw. 21,43
Dortmund (DTM)	•		5,4
Dresden (DRS)	•		0,5
Düsseldorf (DUS)	•		24,67
Erfurt (ERF)	•		0
Frankfurt (FRA)		•	333,85
Hannover (HAJ)	•		5,69
Hamburg (HAM)	•		40
Köln/Bonn (CGN)	•	•	60,73 bzw. 169,49
Leipzig (LEJ)	Offen	Offen	0
München (MUC)		•	34,11
Münster/Osnabrück (FMO)	•		12,52
Nürnberg (NUE)	•		25,73
Stuttgart (STR)	•		0,9
Reg. Verkehrsflughäfen (11)	•		62,59
Verkehrslandeplätze (9)	•		0,99
Summe			613,37 bzw. 737,82

Prämissen: Die Ergebnisse dieser Kostenschätzung stehen ausdrücklich unter dem Vorbehalt, dass Ansprüche für bereits durch Schutzziele aus anderen Rechtsverordnungen oder durch freiwillige Maßnahmen ausreichend geschützte Wohneinheiten nach den entsprechenden Kriterien des Fluglärmgesetzes entworfen tatsächlich ausgeschlossen sind. Dies ist gesetzlich sicherzustellen, da sonst teilweise höhere Kosten anfallen könnten. In der besten Schätzung sind ausdrücklich nicht die Kosten enthalten, die aus aktuellen Planfeststellungsbeschlüssen auf Flughäfen (z.B. Berlin - BBI) zukommen werden. Dagegen sind bei den Kostenschätzungen für bedeutende Ausbauprojekte (z.B. Frankfurt - FRA) Anteile enthalten, die auf zu erwartenden Planfeststellungsbeschlüssen oder Schallschutzprogrammen basieren werden, die unabhängig vom Inkrafttreten des Fluglärmgesetzes in Zukunft für die Ausbauflyghäfen anfallen werden. Quelle: Barth, R., Brohmann, B., Arps, H., Hochfeld, C. (2005): Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm. Öko-Institut. Darmstadt.

Mitte Februar veröffentlichte das Bundesumweltministerium ein neues Gutachten zu den Kostenfolgen des geplanten neuen Fluglärmgesetzes. Danach belaufen sich die Kosten, die die deutschen Verkehrsflughäfen vor allem für Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden im lärmbelasteten Flugplatzumland aufbringen müssen, auf 614 Mio. Euro bzw. auf 738 Mio. Euro. Die größere Zahl (738 Mio.) unterstellt einen (wesentlichen) Flughafenausbau in Bremen und in Köln/Bonn, über den bislang in der Öffentlichkeit noch nichts bekannt war und der aus Sicht der Umweltverbände eher unwahrscheinlich ist. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hatte bisher Kosten in Milliardenhöhe unterstellt, während das Bundesumweltministerium von rund 500 Millionen Euro ausgegangen war. Das Gutachten des Öko-Institutes fasst das Ergebnis einer Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Experten aus ADV, den beteiligten Bundesbehörden, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sowie Sachverständiger für Fragen des Fluglärmschutzes zusammen. Die Arbeitsgruppe legte der Kostenschätzung den vom Bundesumweltministerium im September 2004 zur Anhörung gestellten Referententwurf zugrunde. Der Gesetzentwurf sieht eine Streckung der Kosten auf einen Zeitraum von 10 Jahren vor. Die größte Kostenbelastung entfällt auf den Frankfurter Flughafen (siehe Tabelle). Hierbei fallen insbesondere die Kosten für Schallschutzmaßnahmen infolge des geplanten Baues einer neuen Start- und Landebahn ins Gewicht. Aus Sicht des VCD ist es jedoch unredlich, diese Kosten dem Fluglärmgesetz anzulasten. Denn wie der Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen Berlin-Brandenburg gezeigt hat, müsste diese Summe sowieso aufgrund der luftverkehrsrechtlichen Anforderungen an den passiven

Schallschutz ausgegeben werden. Weiterhin muss man beachten, dass die vom Öko-Institut vorgelegte Kostenkalkulation unterstellt, dass sämtliche Hausbesitzer die Mittel für passiven Schallschutz (insbesondere Lärmschutzfenster, Lüfter) auch abrufen. Die Erfahrungen aus den freiwilligen Lärmschutzprogrammen verschiedener Flughäfen zeigen jedoch, dass niemals 100 % der Anspruchsberechtigten von ihrem Recht Gebrauch machen. Auch ein anderer Aspekt zeigt, dass die Kostenschätzungen zu hoch sind. So unterschlägt die Kostenkalkulation den sog. Bauherrnschallschutz, das heißt Gebäude, die seit den 90er Jahren gebaut wurden, mussten sowieso einen hohen Schallschutzstandard (Doppelfenster etc.) einhalten. Im Ergebnis kann aber festgehalten werden, dass selbst mit den jetzt von der AG Kostenfolgen verabschiedeten Maximalzahlen (738 Mio. Euro) der Ticketpreis innerhalb der nächsten 10 Jahre nur um 30 bis 50 Cent steigt. Dabei basiert die Steigerung um 50 Cent auf jährlichen Passagierbewegungen in Deutschland in Höhe von 156 Mio. (entspricht dem Stand des Jahres 2004). 30 Cent kommen zustande, wenn man mit 155 Mio. Passagierbewegungen im Jahr, also 1,5 Mrd. Fluggästen in 10 Jahren und einer Steigerung um 4-5 p.a. also auf etwa 2,5 Mrd. Fluggäste bis 2015 rechnet.

Das Gutachten kann unter www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/kostenfolgen_endversion.pdf heruntergeladen werden. Der Gesetzentwurf zum Fluglärmgesetz sowie eine Kommentierung finden sich unter www.vcd.org/flugverkehr (Rubrik »Fluglärmgesetz«)

Gutachten »Fluglärm 2004«

Im Dezember 2004 legte der Arbeitskreis Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt (UBA) ein neues Fluglärm-Gutachten vor. Es stellt die Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit der Menschen, auf deren kognitive Entwicklung sowie soziale und ökonomische Folgen dar. Die Stellungnahme enthält Hinweise zur Messung und Beurteilung des Fluglärms, zur Bewertung geeigneter Schallschutzmaßnahmen sowie zur besonderen Berücksichtigung schutzbedürftiger Personen bei der Festsetzung von Grenz- oder Richtwerten für Fluglärm. Autoren der Studie sind die Professoren Rainer Guski, Hartmut Ising, Gerd Jansen, Peter Költzsch, Klaus Scheuch, August Schick, Wolfgang Schönpflug und Manfred Spreng. Sie befürworten für die Beurteilung des Fluglärms eine Angleichung der Parameter an die Bewertungs- und Beurteilungsverfahren, die für den Straßen- und Schienenverkehrslärm entwickelt wurden. Hinsichtlich nächtlicher Lärmwirkungen empfehlen die Gutachter eine Bewertung nach Maximalpegeln und dem Mittelungspegel. Außerdem stellt das Gutachten fest, dass bei neuen und wesentlich geänderten Flughäfen mit stärkeren Lärmbelastigungen der Bevölkerung zu rechnen ist als an Flugplätzen mit so genanntem quasi-stationärem Betrieb. An Untersuchungsbeispielen zur kognitiven Entwicklung wird gezeigt, dass Lärm die Sprache, das Gedächtnis und die Konzentration beeinträchtigt und damit auch zu Kommunikationsstörungen beiträgt. Mit der Stellungnahme beendet der Arbeitskreis seine Tätigkeit. Das Gutachten kann im Internet heruntergeladen werden unter: www.umweltdaten.de/laermprobleme/fluglaermwirk.pdf

SRU-Umweltgutachten 2004

Das letzte Umweltgutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) widmet dem Fluglärmschutz ein ausführliches Kapitel, nachdem sich der Umweltrat bereits im Jahr 1999 in seinem Sondergutachten »Umwelt und Gesundheit« und im Umweltgutachten 2002 ausführlich mit dem Lärmschutz beschäftigt hat. Anlass für die erneute Behandlung des Themas sieht der Umweltrat in der verstärkten Belastungssituation durch Lärm insbesondere im Verkehrsbereich. Das Gutachten lässt keinen Zweifel daran, dass Störungen des nächtlichen Schlafens in besonderer Weise geeignet sind, die Gesundheit, aber auch die gesundheitsbezogene Lebensqualität zu beeinträchtigen. Für die Bewertung von Lärmbelastungssituationen sollten neben dem äquivalenten Dauerschallpegel unbedingt auch die Häufigkeit, Dauer und Lautstärke einzelner Schalleignisse berücksichtigt werden. Nach Auffassung des Umweltrates reichen die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung – bei allem weiteren Forschungsbedarf – völlig aus, um anspruchsvolle Ziele der europäischen und deutschen Lärmschutzpolitik zu rechtfertigen. Allerdings bedürfe die Fixierung von Lärmqualitäts- und Lärmhandlungszielen politischer Entscheidungen. Ziel- und Grenzwerte ließen sich wissenschaftlich nicht definitiv bestimmen. Der Umweltrat macht selbst folgende Vorschläge für Zielwerte: Das Umwelthandlungsziel der Bundesregierung von 65 dB(A) Außenpegel bei Tag kann nur ein Nahziel für den vorbeugenden Gesundheitsschutz und den Schutz gegen erhebliche Belästigungen darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als Vorsorgezielwert – ergänzt werden. Für die Nachtzeit sind kurzfristig ein Außenwert von 55 dB(A), mittelfristig ein Wert von 52 dB(A) und langfristig ein Vorsorgezielwert von 45 dB(A) anzustreben. Ein Außenpegel von 45 dB(A) führt bei gekipptem Fenster zu einem Pegel von ca. 30 dB(A) am Ohr des Schlafers.

An Bundesregierung und Bundestag richtet der SRU u.a. den Appell, das Fluglärmgesetz an den Stand der Lärmwirkungsforschung anzupassen und eine Fluglärmschutzverordnung zu verabschieden, in der analog der für den Straßen- und Schienenverkehrslärm geltenden Verkehrslärmschutzverordnung Immissions-Grenzwerte für Flughäfen festgelegt werden.

Das Gutachten ist als Download verfügbar unter:
www.umweltrat.de/02gutach/download02/umweltg/UG_2004_lf.pdf

EU will die Vergabe von Slots an Flugplätzen neu regeln

Die Europäische Kommission überarbeitet derzeit die Bestimmungen für die Vergabe von Slots (zeitbezogenes Start- und Landerecht von Fluggesellschaften) an europäischen Flugplätzen. Ende letzten Jahres führte die EU-Kommission hierzu ein Konsultationsverfahren durch. Ziel der Kommission ist es, die Slot-Vergabe künftig flexibler durch die Einführung ökonomischer Mechanismen zu gestalten, um Flughafenkapazitäten besser auszuschöpfen. Derzeit basieren

die Start- und Landerechten der Fluggesellschaften auf einmalig erworbenen Rechten. Es gibt jedoch keine ökonomischen Anreize, ungenutzte oder wenig attraktive Slots aufzugeben. Dieser Umstand hindert Wettbewerber am Markteintritt und die Ausdehnung von Flugbewegungen für andere Fluggesellschaften. Die Kommission erwägt nun die Einführung eines Slot-Vergabe-Systems, bei dem es zu einem Handel mit Start- und Landerechten kommen soll. Im Gegensatz zu einem CO₂-Emissionshandelssystem werden dabei keine »bads« gehandelt, sondern »goods« in der Form von Infrastrukturleistungen der Flughäfen. Gegenwärtig werden verschiedene Optionen angedacht, z.B. Handel nur der Slots, die nicht gebraucht werden, regelmäßiger Handel von 10% aller Slots oder Slots als Bestandteil der Flughafengebühren.

Transport & Environment, der Dachverband von 40 europäischen umwelt- und verkehrspolitischen Verbänden, die sich für nachhaltige Mobilität einsetzen sowie der Verkehrsclub Deutschland sehen eine Neuregelung der Slot-Vergabe mit gemischten Gefühlen. Das Slot-Handelssystem zielt auf eine bessere Auslastung von Flughäfen und somit auf eine Steigerung der Flugbewegungen, was zwangsläufig mehr Lärm und Schadstoffe zur Folge hat. Auch wird es durch die Versteigerung von Slots zu einer Verlagerung hin zu großen Flugzeugen für Langstreckenflüge kommen, was ebenfalls höhere Umweltkosten bewirkt. Andererseits kann eine bessere Ausnutzung der Slots dazu führen, dass Flüge während der aus Lärmschutzgründen besonders kritischen Abend- und Nachtzeiten verbannt werden können. Möglicherweise kann hierdurch auch der Neubau weiterer Start- und Landebahnen verhindert werden. Deshalb fordern VCD und sieben weitere europäische Umweltorganisationen in ihrer Stellungnahme zum Konsultationspapier der EU, dass ein Slot-Handelssystem nicht nur der effektiveren Nutzung von Flughafenkapazitäten, sondern auch der Reduzierung von Lärm- und Schadstoffbelastungen dienen sollte (z.B. durch die Verknüpfung mit Nachtflugbeschränkungen und lärm-differenzierten Start- und Landegebühren). Außerdem sollten die Einnahmen aus der Slot-Vergabe nicht in den weiteren Ausbau von Flughäfen, sondern zur Finanzierung von Umweltschutzmaßnahmen (wie z.B. Lärmschutz für die Anwohner) investiert werden.

Weitere Informationen: Das Konsultationspapier der EU findet sich unter: www.europa.eu.int/comm/transport/air/rules/competition2/doc/2004_09_17_consultation_paper_en.pdf

Eine von der englischen National Economic Research Associates im Auftrag der EU durchgeführte Studie zum Thema steht unter: www.europa.eu.int/comm/transport/air/rules/doc/2004_01_24_nera_slot_study.pdf

Die gemeinsame Stellungnahme mehrerer Umweltverbände findet sich unter: www.te.nu/modules.php?op=modload&name=News&file=article&sid=84&mode=thread&order=0&thold=0

fairkehr thematisiert Kosten des Verkehrs

Die Ausgabe der VCD-Mitgliederzeitschrift fairkehr vom Januar/Februar 2005 widmet sich schwerpunktmäßig den Kosten des Verkehrs. So stellen die Autoren fest, dass kaum eine Kommune über ihre Kosten für die örtliche Mobilität Bescheid weiß. Verteilt über zahlreiche Haushaltsposten gibt es ein Vielzahl versteckter Kosten. Ein ausführlicher Artikel geht am Beispiel des Leipziger Flughafens der extrem hohen Subventionierung neuer Arbeitsplätze im Bereich des Luftverkehrs nach. Um die von der Post-Tochter DHL geforderte Infrastruktur bereitzustellen, muss die Flughafengesellschaft, hinter der die Länder Sachsen und Sachsen-Anhalt sowie drei Kommunen stehen, für die gefeierte Ansiedlung des DHL-Logistikzentrums über 400 Millionen Euro aufbringen, für garantierte 1200 Arbeitsplätze und versprochene 10000. Dies entspricht ca. 40.000 Euro pro (bei optimalem Verlauf) geschaffenen Arbeitsplatz.

Weitere Infos finden Sie unter: www.fairkehr.de/magframeset.html



Foto: www.marcus-gloger.de

Externe Kosten des Ausbau des Frankfurter Flughafens

Kostet der Ausbau des Flughafens die Allgemeinheit mehr als er ihr einbringt? Mit dieser Frage beschäftigt sich ein Gutachten von Rainer Friedrich, Professor am Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung der Universität Stuttgart im Auftrag des Regionalen Dialogforums. Das Gutachten ermittelt je nach Ausbauarvariante externe Kosten von bis zu 130 Millionen Euro. Die inzwischen verworfene Nordostvariante hätte dem Gutachten zu Folge externe Kosten von fast 160 Millionen Euro verursacht. Den Folgekosten, unter anderem in Form von mehr Lärm, mehr Abgasen und höherem Wertverlust bei Immobilien, wird die Neuschaffung von Arbeitsplätzen

entgegengehalten. Die Prognose von 100.000 neuen Arbeitsplätzen, die zu Beginn der Diskussion um den Ausbau im Raum standen, ist inzwischen deutlich reduziert worden. Fraport-Vertreter Martin Harsche formulierte es gegenüber dem *Wiesbadener Kurier* vom 17.12.2004 so: »Es war immer klar, dass die Zahl 100.000 nur ein Szenario darstellte, nicht mehr und nicht weniger.«

Weitere Infos zum Gutachten: www.dialogforum-flughafen.de/html/uploads/a722/A1_Hintergrund_VWN_EK.pdf

Subventionierung am Flughafen München

Die Flughafen München GmbH (FMG) gewährt auch weiterhin Fluggesellschaften einen Treibstoffkostenzuschuss im Langstreckenverkehr. Dies geht aus einem Antwortschreiben des Bayerischen Staatsministeriums der Finanzen an den Kreisverband Erding/Freising des VCD hervor. Für Langstreckenflüge wird derzeit ein sogenannter »Marketingzuschuss« in Höhe von 13 Euro pro 1000 Liter Kerosin gewährt (14 Euro/1000 Liter im Jahr 2004). Der VCD fordert vom zuständigen Staatsminister Kurt Faltlhauser die sofortige Streichung der Subventionsleistungen und hat in dieser Angelegenheit auch eine Petition an den bayerischen Landtag gerichtet. Der Freistaat Bayern ist mit einem Anteil von 51 Prozent neben dem Bund und der Stadt München größter Gesellschafter der FMG. Die leitende Ministerialrätin im Staatsministerium der Finanzen, Marianne Stenek-Flaig, begründet die Haltung der Landesregierung in dem Schreiben an den VCD mit den »infolge der geographischen Lage Münchens gegebenen Standortnachteilen (vor allem hohe Treibstoff-Transportkosten)«. Die Maßnahme fördere den betriebswirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens, weshalb »von einer aus Steuermitteln getragenen Subventionierung daher keine Rede sein« könne. Die Treibstoffkostenzuschüsse seien zudem »in der gegenwärtigen schwierigen Phase des Luftverkehrsmarktes« unumgänglich.

Das gezeichnete Bild widerspricht der tatsächlichen wirtschaftlichen Situation der FMG. Nach eigenen Angaben verzeichnete der Flughafen München 2004 sein stärkstes Passagierwachstum. Die Umsätze kletterten um ganze fünf Prozent. Die gemeldeten Verluste fielen angesichts des Baus eines milliardenschweren Terminals vergleichsweise gering aus. Und auch für die Zukunft zeigt sich Flughafenchef Michael Kerkloh optimistisch. Eine aus Steuermitteln getragene Subventionierung ist somit aus Sicht des VCD fragwürdig; denn um eine solche handelt es sich in jedem Fall, auch wenn sie kurzfristig zum Erfolg des Unternehmens beitragen sollte.

Weitere Informationen hierzu finden sich in der Antwort des Bayerischen Finanzministeriums auf die schriftliche Anfrage des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (Bündnis 90/ Die Grünen): www.bayern.landtag.de/ElanTextAblage_WP15/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/15_0000723.pdf

Wie umweltbewusst sind die Deutschen?

Das Umweltbewusstsein der Deutschen bleibt auf einem hohen Niveau. Dies ist das Ergebnis der Studie »Umweltbewusstsein in Deutschland 2004«, die vom Bundesumweltministerium in Zusammenarbeit mit dem Umweltbundesamt erstellt wurde. 92 Prozent der Bevölkerung ist der Umweltschutz wichtig, in der Einschätzung der bedeutendsten Probleme belegt der Umweltschutz damit den dritten Platz. Gegenüber dem Jahr 2002 ist das Gefahrenbewusstsein der Deutschen gestiegen. 58 Prozent der Befragten glauben, dass wir auf eine Katastrophe zusteuern, wenn der bisherige Umgang mit der Umwelt beibehalten wird. Der Klimawandel stellt für 53 Prozent der Befragten eine direkte Bedrohung dar. Über die Hälfte der Menschen möchte, dass Deutschland beim Klimaschutz in der EU eine Vorreiterrolle einnimmt.

Einen Schwerpunkt der Studie stellt das Mobilitätsverhalten der Deutschen dar. Etwa ein Drittel aller Urlaubsreisen werden mit dem Flugzeug zurückgelegt, bei jeder sechsten Freizeitflugreise, Kurztrip oder Urlaub wird bereits ein Billigflieger genutzt. 18 Prozent der Befragten nutzten im Jahr der Befragung mindestens einmal das Flugzeug zu Freizeitwecken. Der zunehmenden Nutzung des Flugzeugs stehen 32 Prozent der Befragten gegenüber, die sich von Fluglärm belästigt fühlen, drei Prozent davon stark und ein Prozent äußerst stark. Nur durch den Straßenverkehrslärm fühlen sich noch mehr Menschen belästigt oder gestört.

Andreas Troge, der Präsident des Umweltbundesamtes fordert eine verbesserte Kommunikation des Themas Umweltschutz in der Bevölkerung. Wer die Umwelt schützen will, muss nicht wie ein Heiliger leben, so Troge. Den Menschen müsse deutlich gemacht werden, dass Umweltschutz zu mehr Lebensqualität und Gesundheit jetzt und zukünftig führe. Die Studie ist als Download verfügbar unter:

www.bmu.de/files/umweltbewusstsein2004.pdf

Die Ökosteuer zeigt Wirkung

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung DIW und das Berliner Forschungsinstitut Ecologic haben im Auftrag des Umweltbundesamtes die Auswirkung der ökologischen Steuerreform auf das Umweltverhalten der Bürger und die wirtschaftliche Entwicklung untersucht. Der Studie zufolge wirkt sich die Ökosteuer positiv sowohl auf die Umwelt als auch auf die Wirtschaft aus. Die Sensibilität der Bürger im Bereich Energieverbrauch und Energieeinsparung ist deutlich gewachsen. Rund die Hälfte der im Rahmen der Untersuchung Befragten achten wegen der Ökosteuer stärker auf ihren Energieverbrauch. Die Lohnnebenkosten konnten gleichzeitig durch die Ökosteuer um acht Milliarden Euro jährlich gesenkt werden. Rund 90 Prozent der Einnahmen aus der Ökosteuer fließen derzeit in die Rentenkasse. Das Hintergrundpapier des Forschungsprojektes »Quantifizierung der Effekte der Ökologischen Steuerreform auf Umwelt, Beschäftigung und Innovation« ist als Download verfügbar unter:

www.umweltdaten.de/uba-info-presse/hintergrund/oekosteuer.pdf

Fördert die Schlichtungsstelle Mobilität beim VCD die Attraktivität des Flugverkehrs?

»Die vom Verbraucherschutzministerium eingerichtete Schlichtungsstelle steigert die Kundenzufriedenheit, sie stärkt die Verbraucherrechte und macht den öffentlichen Fernverkehr attraktiver«. Dieses Zitat im Artikel über das Pilotprojekt »Schlichtungsstelle Mobilität beim VCD« im VCD-Mitgliedermagazin »fairkehr« hat innerhalb des VCD eine kontroverse Debatte ausgelöst. Denn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Schlichtungsstelle kümmern sich, neben den Beschwerden über Bahn-, Schiff- und Busreisen, auch um Eingaben von Reisenden, die sich bei einer Fluggesellschaft über Mängel bei ihrer Flugreise beschwert haben. Inzwischen kommen 30 Prozent aller Anfragen von unzufriedenen Fluggästen. Macht nun der VCD mit der Schlichtungsarbeit auch den Flugverkehr attraktiver? Und ist das mit der Satzung und den Zielen des VCD vereinbar? Diese Fragen stellt nun - sehr berechtigt - ein VCD-Mitglied.

Selbstverständlich vertritt der VCD nach wie vor die Position, dass Fliegen umweltschädlich ist und dringend reduziert werden muss. Dafür wird er sich auch zukünftig engagiert einsetzen. Und auch für bundesweit einheitliche und verbesserte Fahrgastrechte wird der VCD weiterhin kämpfen. Denn der VCD ist nicht nur ein Umweltverband, sondern er definiert sich auch als Verbraucherverband. In seiner Satzung formuliert der VCD die Aufgabe, die Interessen der Nutzer/innen von öffentlichen Verkehrsmitteln zu vertreten. Flugzeuge sind öffentliche Verkehrsmittel, so öffentlich wie die Tram, der Bus oder die Bahn. Und nur selten bestehen noch Zweifel, dass es dringend erforderlich ist, die Rechte von Nutzerinnen und Nutzern öffentlicher Verkehrsmittel zu stärken. Die Schlichtungsstelle Mobilität beim VCD sieht sich in der Pflicht, alle Fahrgäste im öffentlichen Verkehr, ob Bahnkunde, Flugpassagier oder Schiffsreisende, gleich zu behandeln und zu ihrem Recht zu verhelfen.

Der VCD freut sich auf eine weiterhin lebhaft und spannende Diskussion. Senden Sie Ihren Standpunkt zu Händen von Heidi Tischmann an den VCD, Kochstraße 27 in 10969 Berlin oder per Email an heidi.tischmann@vcd.org. Näheres zur Schlichtungsstelle finden Sie unter: www.schlichtungsstelle-mobilitaet.org

schlichtungsstelle
mobilität 

Aufruf zum Mitmachen!



Tag gegen Lärm am 20. April 2005

Der VCD ruft zusammen mit zahlreichen anderen Organisationen aus dem Umwelt-, Gesundheits- und Verkehrsbereich zur aktiven Teilnahme am »Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day« am 20. April auf. Ziel des Aktionstages ist es, Aufmerksamkeit für die Lärmproblematik zu erreichen und mehr Bewusstsein für die Sinneswahrnehmung Hören zu schaffen. Aktionen werden vom VCD mit folgenden Materialien unterstützt (kostenlos, auch in größeren Stückzahlen, soweit nichts anderes angegeben):

- VCD Lärm-Aktions-Koffer für Lärmbetroffene (Verleih von Lärm-Messgerät, Lärm-CD's und zahlreichen Informationsmaterialien, Schutzgebühr: 30 Euro pro Woche, 20 Euro für VCD-Mitglieder)
- VCD Lärm-Aktions-Koffer für Lehrkräfte (wie oben)
- Faltblatt »Verkehrslärm macht krank«
- Broschüre »Ruhe bitte« (24 Seiten, DIN A4)
- Broschüre »Maßnahmen gegen Verkehrslärm« (48 Seiten, DIN A4)
- Plakat zum »Tag gegen Lärm« (Motiv nebenstehend, DIN A3)
- Faltblatt zum »Tag gegen Lärm«.

Weitere Informationen zum Tag gegen Lärm unter: www.vcd.org und www.tag-gegen-laerm.de

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.