

8. Ausgabe, 5. Oktober 2005

Flugverkehr muss Beitrag zum Klimaschutz leisten

Jahr für Jahr wächst der weltweite Flugverkehr. In der EU nahm er allein zwischen 1990 und 2002 um fast 70 Prozent zu. Zwar emittiert ein einzelnes Flugzeug dank technischer Innovationen deutlich weniger CO₂ als noch vor Jahren, die wachstumsbedingte Zunahme an Emissionen übertrifft die erzielten Einsparungen jedoch bei weitem. Das Umweltbundesamt erwartet eine Verdreifachung der Kohlendioxidemissionen durch den deutschen Flugverkehr bis zum Jahre 2030. Damit trägt der Flugverkehr zunehmend zum globalen Klimawandel bei.



Sindflutartige Regelfälle ließen in Süddeutschland die Flüsse über die Ufer treten

www.pixelquelle.de

Die Folgen des Klimawandels drängen sich in den letzten Wochen und Monaten förmlich auf: Sintflutartige Regenfälle in den Alpenregionen, Taifune vor den Küsten Japans, gluthheiße Sommer im Süden Europas und die verheerenden Auswirkungen des Hurrikans »Katrina« für die Südstaatenmetropole New Orleans sind Zeichen für die zunehmende Erderwärmung. Auch wenn die einzelnen Ereignisse damit pauschal nicht erklärt werden können, sind sie doch Ausdruck einer Tendenz: Der Klimawandel zeigt sich immer häufiger in extremen Wetterereignissen wie Stürmen und Fluten.

Kerry Emanuel, Forscher am Massachusetts Institute of Technology, hat diesen Zusammenhang am Beispiel der tropischen Wirbelstürme der letzten 30 Jahre untersucht. Sein Ergebnis lautet: Die Wetterereignisse haben durch ihre Intensität und Dauer an Zerstörungskraft zugelegt. Windgeschwindigkeit und Sturmdauer sind im Untersuchungszeitraum um etwa 30 Prozent gestiegen.

Die von derartigen Wetterereignissen hervorgerufenen Schäden sind enorm. Allein Hurrikan »Katrina« hat nach jüngsten Schätzungen der Wirtschaftsberatungsfirma Risk Management Solutions Kosten

von bis zu 125 Milliarden Dollar verursacht. Ganz abgesehen davon nahm »Katrina« vielen Menschen das Leben. Die Weigerung des US-Präsidenten, George Bush, das Kyoto-Protokoll zu unterzeichnen, stößt deshalb auch zunehmend auf harsche Kritik. »Für diese Politik zahlen die Menschen einen hohen Preis«, findet der Präsident von Friends of the Earth, Brent Blackwelder, deutliche Worte.

Ein Umdenken ist deshalb dringend notwendig, auch in Europa. Nach einem Vorschlag der europäischen Umweltminister soll die Emission von Treibhausgasen in den Industrieländern bis 2050 um 60 bis 80 Prozent reduziert werden. Der Flugverkehr muss hier seinen Beitrag leisten. Die Einbeziehung des Flugverkehrs in den europäischen Emissionshandel, eine Kerosinsteuer und eine Emissionsabgabe sind je nach Ausgestaltung wichtige Schritte für den Klimaschutz und für einen fairen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Dies kostet nur einen Bruchteil dessen, was zukünftige Generationen für die Bewältigung der Folgeschäden eines Klimawandels aufzuwenden hätten. Und es kann Leben schützen. Weiterführende Informationen zu Klimaschutz und Klimawandel finden Sie unter www.umweltbundesamt.de/klimaschutz sowie unter www.klimaschuetzen.de.

Freigabe für den Bau der Frankfurter A380-Wartungshalle

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 28. Juni diesen Jahres bestätigt. Damit kann die Wartungshalle für das Großraumflugzeug A380 am Flughafen Frankfurt Main gebaut werden (siehe Newsletter Flugverkehr & Umwelt Nr. 7). Der Beschwerdeführer, der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), wollte damit die Zerstörung eines 21 Hektar großen wertvollen Bannwaldgebietes verhindern, welches das Land Hessen als potenzielles Naturschutzgebiet nach der Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Richtlinie an die Europäische Kommission gemeldet hatte. Derzeit wird in einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) überprüft, ob öffentliche Interessen den Schutz eines FFH-Gebietes aufheben können.

Inhalt

- 2-3** Berliner Flughäfen
- 4** Flughafen München, Flughafen Bielefeld
- 5** Flughafen Mönchengladbach / Nachtflugverbot Leibzig?
- 6** Airbus A380
- 7** EU-Umgebungs-lärmrichtlinie
- 8** Impressum

Unmittelbar nach der Verkündung des Leipziger Urteils begann der Flughafenbetreiber FRAPORT mit der Abholzung des Bannwaldes. Die Gegner der Wartungshalle reagierten mit Enttäuschung und Unverständnis auf die Entscheidung des Gerichts und kündigten Widerstand gegen die Rodung an. Petra Schmidt, Sprecherin der Bürgerinitiative Mörfelden-Walldorf, dazu: »Die Konsequenz aus dem Leipziger Urteil kann nur lauten, dass die Bürgerinnen und Bürger sich nicht auf Gerichtsverfahren verlassen können, sondern den Schutz des Waldes schon in die eigenen Hände nehmen müssen.«



Widerstand der Bürger im Bannwald, Foto: <http://www.ig-oekoflughafen.de>

Entwicklung der Berliner Flughäfen

Die drei Berliner Flughäfen Tegel, Schönefeld und Tempelhof sehen sich im Aufwind. Das Betriebsergebnis für 2004 weist einen Umsatzzuwachs von 4,1 Prozent auf 183,2 Mio. Euro auf. Die Passagierzahlen stiegen von 13,31 Mio. im Jahr 2000 auf 14,87 Mio. im vergangenen Jahr. Unter dem Strich verbleibt dem Konzern für das Geschäftsjahr 2004 ein Überschuss von 13,6 Mio. Euro, der aber nicht allein auf die Steigerung der Verkehrszahlen, sondern auch auf die Neubewertung der Schließungskosten für den Flughafen Tempelhof zurückzuführen ist. Den größten Zuwachs unter den drei Berliner Flughäfen erzielte mit Abstand Berlin-Schönefeld. Mit 3,38 Mio. Fluggästen wurden 2004 rund doppelt so viele Fluggäste abgefertigt wie 2003. Für dieses Jahr werden 4,7 Mio. Passagiere erwartet. Der Flughafen profitiert dabei in erster Linie von dem derzeitigen Boom der Billigflieger. EasyJet, Hapag-Lloyd Express und Air Berlin sind bereits seit längerem vor Ort tätig. Germanwings gab erst kürzlich die Einrichtung eines neuen Drehkreuzes noch für Sommer diesen Jahres bekannt. Um dem wachsenden Verkehrsaufkommen in Schönefeld gerecht zu werden, soll ein für Ende des Jahres in Aussicht gestelltes Terminal D jährlich rund 2,5 Mio. Passagieren neuen Platz bieten. Gewinn erwirtschaftet Schönefeld jedoch noch lange nicht. 2004 verzeichnete der Flughafen ein Minus von 26,3 Mio. Euro. Erst für 2008 wird ein ausgeglichenes Ergebnis angenommen.

Flughafen Schönefeld: zu laut und zu teuer

Die Flughafenbauer rund um den geplanten Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) sehen sich ernststen juristischen Schwierigkeiten gegenüber. Im Februar diesen Jahres hatte das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) den Landesentwicklungsplan für den Standort Schönefeld für nichtig erklärt. Zwei Monate später gab das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig mehreren Eilanträgen von Anwohnern statt, die sich gegen den sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Flughafens richteten. Wie das Gericht betonte, ist damit über einen möglichen Erfolg im Hauptverfahren nichts gesagt. Bis zu einem Urteil über den Ausbau dürfe jedoch niemand vor vollendete Tatsachen gestellt werden. Eine endgültige Entscheidung über die knapp 4000 Klagen Betroffener ist für das erste Halbjahr 2006 vorgesehen. Die drei Gesellschafter des Flughafens – der Berliner Senat, die brandenburgische Landesregierung und der Bund – sehen sich schon seit längerem und nicht nur aus Sicht der unmittelbar Betroffenen erheblichen Einwänden gegenüber.



Berlin-Schönefeld, Foto: Lutz Schönfeld, Unternehmenskommunikation und Pressestelle Berliner Flughäfen

Fluglärm: Bis zu 252.000 Anwohner seien vom Fluglärm betroffen, rechnen die Anwälte der Kläger vor. Monika Ganseforth, Mitglied im Bundesvorstand des Verkehrsclub Deutschland e.V., gelangt zu einer differenzierteren Sicht. Bei den Lärmschutzvorschriften orientiere sich die Flughafenplanung an den Grenzwerten, die der aktuelle Entwurf der Bundesregierung für das neue Fluglärmenschutzgesetz vorsehe. Das sei zunächst positiv zu bewerten. Doch betreffe das lediglich passive Maßnahmen wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern. Zusätzliche Auflagen zur aktiven Lärmvermeidung tagsüber seien nicht vorgesehen. Ein konsequentes Nachtflugverbot zwischen 22 und sechs Uhr fehle sogar ganz. »Das ist für die Betroffenen unzumutbar«, urteilt Ganseforth.

Kosten: Die Finanzierung des Projektes steht auf wackligen Füßen. Die Haushaltslage der Gesellschafter spricht für sich, Privatisierungsbemühungen sind bisher gescheitert. Die lange Zeit veranschlagten Kosten für den Ausbau des Flughafens in Höhe von 1,7 Milliarden

Euro werden sich zudem aller Voraussicht nach verdoppeln. Dies geht aus einem vertraulichen Schreiben der Staatssekretärin des Bundesverkehrsministeriums, Angelika Mertens (SPD), an den Haushaltsausschuss des Bundestages vom April hervor. Zusätzliche Investitionen für den Ausbau des BBI und den Erhalt der noch bestehenden Berliner Flughäfen sowie anfallende Zinsen und Gebühren, Tilgungen und Steuern sind für den Anstieg der Belastungen der öffentlichen Hand verantwortlich.

Der geplante Großflughafen birgt jedoch auch Vorteile. Weitaus weniger Menschen wären in dessen Umfeld den Belastungen durch Fluglärm und Schadstoffe ausgesetzt, als dies für die Flughäfen Tempelhof und Tegel der Fall ist, die mit Bau und Inbetriebnahme des BBI geschlossen werden sollen. In den Einflugschneisen von Tegel leben nach Angaben des Deutschen Naturschutzringes 390.000 Menschen, in den Einflugschneisen von Tempelhof 460.000, um Schönefeld sind es 30.000.



Berlin-Tempelhof, Foto: Lutz Schönfeld, Unternehmenskommunikation und Pressestelle Berliner Flughäfen

Berlin-Schönefeld

Passagierzahl / Kapazität:	3,38 Mio. / 4,5 Mio. (2004)
Flugbewegungen:	48.573 (2004) / 36.939 (2003)
Beschäftigte (direkt):	5.195 (2005)
Ausbauvorhaben:	Flughafen Berlin Brandenburg International (ab 2011) Startkapazität 2012: 20 Mio. Fluggäste /2030: 30 Mio.
Ausbaukosten:	1,7 bis 3,5 Mrd. Euro

Bundtagsabgeordneter von CDU/CSU und FDP, so sollte Tempelhof als dauerhafte, »sinnvolle Ergänzung zu BBI« zumindest in Erwägung gezogen werden, heißt es in einem Mitte September 2004 eingebrachten Entschließungsantrag.

Berlin-Tempelhof

Passagierzahl / Kapazität:	441.580 /1,5 Mio. (2004)
Flugbewegungen:	36.422 (2004); 36.945 (2003)
Beschäftigte (direkt):	1.301 (2005)
Vorhaben:	Stilllegung (Zeitpunkt noch unbestimmt)
Wirtschaftliche Situation:	139 Mio. Euro Verluste (seit 1991)

Tempelhof ohne absehbares Ende

Wäre es nach dem Willen des Berliner Senats und der Berliner Flughafengesellschaft (BFG) gegangen, wäre der Flughafen Tempelhof Ende vergangenen Jahres für immer geschlossen worden. Verluste in Höhe von 139 Mio. Euro seit 1991, sinkende Passagierzahlen und das seit langem von Bund und Land beschlossene Projekt Berlin Brandenburg International (BBI) begründeten diese Haltung. Das Berliner Oberverwaltungsgericht machte jedoch mit seinem Urteil vom vergangenen Oktober dem Senat erst einmal einen Strich durch die Rechnung. Die zuständige Berliner Flugverkehrsbehörde hatte die BFG zum 31. Oktober von der Betriebspflicht des Flughafen Tempelhof entbunden. Gleichzeitig behielt sich die Behörde jedoch ein Widerrufsrecht vor, sollte sich das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Schönefeld wegen zahlreicher Klagen verzögern oder das Luftverkehrsaufkommen zusätzliche Kapazitäten erforderlich machen. Mit anderen Worten, die Berliner Behörde wollte einen genehmigten und betriebsbereiten Verkehrsflughafen auf unbestimmte Zeit durch bloße Befreiung von der öffentlichen Betriebspflicht stilllegen. Genau hierin sahen die Richter eine unzulässige Beeinträchtigung des geltenden Luftverkehrsrechts. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geht nun davon aus, dass der Flughafen bis 2006 in Betrieb bleibt. Möglich wäre die Stilllegung jedoch auch erst 2011 mit der Eröffnung des BBI. Und folgt jemand den Wünschen vieler

Nachtfluglärm am Flughafen Tegel

Rund 390.000 Anwohner in der Umgebung des Flughafens Tegel sehen sich seit Ende März auch des Nachts mit Fluglärm konfrontiert. Schuld daran sind zwei Flüge von und nach München im Auftrag der Post. Da Postflüge, anders als Linienflüge, keiner Genehmigung bedürfen, konnte sich die Stadtentwicklungsverwaltung Berlin nicht damit durchsetzen, solche Flüge auf Schönefeld zu begrenzen. Die Nachtpostverbindungen stellen aber nicht die einzige nächtliche Lärmquelle dar. Zwar besteht zwischen 23 Uhr und 6 Uhr, wie auch in Tempelhof und Schönefeld, eine Beschränkung. Wegen Verspätungen landen aber im Schnitt 70 Maschinen monatlich auch zwischen 23 Uhr und 24 Uhr. Häufig handelt es sich dabei um Flugzeuge von Air Berlin. Für den Billigflieger sind Verspätungen Methode. Um Tickets zu niedrigen Preisen anbieten zu können, sei der Flugplan »knapp gestrickt«, so Air Berlin-Sprecher Peter Hauptvogel. Bei einer pünktlichen Rückkehr nach Berlin müssten im gesamten Netz mehr Flugzeuge zum Einsatz kommen, was unwirtschaftlich sei. Claudia Hämmerling, verkehrspolitische Sprecherin der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen, kritisiert folgerichtig, dass das Nachtflugverbot in Tegel nur auf dem Papier existiere. Neben den verspäteten Linienflügen

wurden während der Monate Januar und September diesen Jahres noch 625 Post-, Ambulanz-, Militär-, Polizei-, Bundesgrenzschutz- und Regierungsflüge in der Zeit von 23 Uhr und 6 Uhr gezählt, wie aus einer Anfrage der Grünen an den Berliner Senat hervorgeht.

Berlin-Tegel

Passagierzahl / Kapazität: 11,1 Mio. (2004) / keine Angaben
 Flugbewegungen: 137.931 (2004); 140.294 (2003)
 Beschäftigte (direkt): 6.849 (2005)
 Vorhaben: Stilllegung (Zeitpunkt noch unbestimmt)
Wirtschaftliche Situation: keine Angaben



Berlin-Tegel, Foto: Lutz Schönfeld, Unternehmenskommunikation und Pressestelle Berliner Flughäfen

Flughafen München plant dritte Start- und Landebahn

Was schon lange geplant war, ist seit Ende Juli nun offiziell bekannt. Der Münchner Flughafen soll in naher Zukunft um eine dritte Start- und Landebahn erweitert werden. Nach Informationen des Spiegel deuten Details der Bauplanung darauf hin, dass schon bei Entwurf und Bau des neuen Terminals 2, das im Juni 2003 zum Abschluss gelangte, die zukünftige Erweiterung der Flughafenkapazitäten mittels einer neuen Start- und Landebahn berücksichtigt worden ist. Entgegen damaliger Aussagen, wonach das Terminal nur für maximal 25 Millionen Passagiere jährlich ausgelegt sei, wurde es für weitaus mehr Passagiere fertiggestellt. So ist die Gepäckförderanlage des Terminals zur Abfertigung von 40 Millionen Passagieren konstruiert worden.

Schon im Jahr 2008, so wird prognostiziert, werde der Flughafen, der im vergangenen Jahr fast 27 Millionen Passagiere abfertigte, an

seine Kapazitätsgrenze stoßen. Airportchef Michael Kerkloh hält es daher für unumgänglich, mit der Planung für eine dritte Startbahn zu beginnen. Die Betreibergesellschaft Flughafen München GmbH erhielt hierfür bereits Anfang August grünes Licht von den drei Gesellschaftern: Freistaat Bayern, dem Bund und der Stadt München. Heftige Kritik am Ausbau äußert Christian Magerl, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im bayerischen Landtag. Statt auf eine dritte Piste solle München lieber auf größere Flugzeuge und auf die Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene setzen. Ein Blick in den Reiseplan des Flughafens München gibt ihm recht. Täglich gehen 13 Flüge nach Nürnberg und 18 nach Stuttgart. Die Deutsche Bahn bietet für beide Strecken täglich 29 Verbindungen an. Nach Nürnberg benötigt sie zweieinhalb Stunden, nach Stuttgart knapp über drei. Ungeachtet dessen verteidigt der bayerische Finanzminister, Kurt Faltlhauser, die Ausbaupläne. Schon heute sei die Zahl der Flugbewegungen fast so hoch wie in Frankfurt, gibt er zu Bedenken.

Flughafen München

Passagierzahl / Kapazität: 26,8 Mio. / ca. 45 Mio (2004)
 Flugbewegungen: 383.000 (2004)
 Beschäftigte (direkt): 23.320 (2003)
 Ausbauprojekt: Bau einer dritten Landebahn
 Ausbaukosten: keine Angaben
Wirtschaftliche Situation: 55 Mio. Euro Verlust (2004)

Ausbau des Landeplatzes Bielefeld-Windelsbleiche

Die Bezirksregierung Münster hat am 2. Juni diesen Jahres die Verlängerung der Landebahn auf dem Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche genehmigt. Die Einwände von 1227 Privatpersonen sowie Bedenken von Behörden und Naturschutzverbänden wurden somit verworfen. Eine von den Gegnern des Landeplatzes in Auftrag gegebene Umfrage unter den ansässigen Wirtschaftsunternehmen belegt deren Zurückhaltung gegenüber einer künftigen Nutzung des Flughafens. Eine hinreichende Auslastung des Flughafens ist somit nach Auffassung der »Bürgerinitiative gegen die Ausweitung des Flugbetriebes am Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche« nicht zu erwarten. Eine Aufnahme des geringen Bielefelder Luftverkehrs könne daher durch den nahe gelegenen Flugplatz Paderborn-Lippstadt erfolgen, der nach Aussage seines Geschäftsführers, Fritz Henze, noch über genügend Kapazitäten verfüge. Der Ausbau der Landebahn führe zudem zur Zerstörung eines Naherholungsgebietes. Die Stadt Bielefeld hat allerdings die erforderliche Zustimmung zu einer Ausnahme des Biotops vom Landschaftsschutzgesetz bereits erteilt.

Die Erlaubnis, die Landebahn von zurzeit 750 auf 1256 Meter zu verlängern, entspricht dem NRW-Luftverkehrskonzept 2010, wonach bis zu zehn Flugplätze für den Geschäftsreise-Flugverkehr wie zum Beispiel der Unternehmen Miele und Oetker ausgebaut werden sollen.

Der Verkehrslandeplatz Bielefeld soll damit als erster den Anforderungen der europäischen Richtlinie »JAR-OPS 1« genügen. Diese schreibt Sicherheits-Zuschläge für Start- und Landebahnen im Geschäfts-Luftverkehr zwingend vor. Eine Million Euro hat das Land NRW bereits im vergangenen Jahr für das Vorhaben bereitgestellt. Die Flughafen GmbH beteiligt sich mit 300.000 Euro. Die genannte Umfrage sowie weitere Informationen zum Ausbau des Landeplatzes Bielefeld-Windelsbleiche finden sich unter: www.landeplatz-senne.de

Flughafen Bielefeld

Passagierzahl / Kapazität:	keine Angaben
Flugbewegungen:	21.400 (2004)
Beschäftigte (direkt):	keine Angaben
Ausbauvorhaben:	Verlängerung der Landebahn
Ausbaukosten:	1 Mio. Euro von Land NRW; 300.000 von Flughafen GmbH
Wirtschaftliche Situation:	keine Angaben

Mönchengladbach: Airport-Antrag voller Mängel

Am ersten Juli diesen Jahres endete im Borussia-Park in Mönchengladbach die Erörterung zum Planfeststellungsverfahren Ausbau Flugplatz Mönchengladbach. Nach dem Willen des Antragstellers, der Flughafen Mönchengladbach GmbH, soll die Start- und Landebahn von 1.200 auf 2.320 Meter verlängert werden, um einer künftigen regionalen oder überregionalen Nachfrage der Bevölkerung oder der Wirtschaft begegnen zu können. Belege, die eine solche Entwicklung plausibel erscheinen lassen, blieben allerdings Mangelware. Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände fühlen sich in ihrer ablehnenden Haltung bestätigt.

Martin Rohde, Vorsitzender der Bürgerinitiative Airpeace, zog gegenüber der Neuss-Grevenbroicher Zeitung Bilanz. Die Flughafen-gesellschaft wäre schlecht auf die Erörterung vorbereitet gewesen. Der Gesellschaft sei es nicht gelungen, den Bedarf eines Ausbaus zu rechtfertigen. Völlig unterschätzt werde von den Antragstellern die räumliche Nähe zum Flughafen Düsseldorf. Der Effekt für Mönchengladbach: Starts und Landungen wären dort nur möglich, wenn in Düsseldorf relative Ruhe herrsche.

Noch deutlichere Worte zum Ausgang der Erörterung fand Dieter Faulenbacher da Costa, der im Auftrag mehrerer betroffener Kommunen ein Gutachten erstellte: »Der Planfeststellungsantrag ist wegen unzureichender formaler, inhaltlicher und planungsrechtlicher Fehler zurückzuweisen.« Seines Erachtens erlauben die offensichtlichen Mängel im Planfeststellungsantrag keine Genehmigung durch die Bezirksregierung Düsseldorf. Bis Ende des Jahres wird eine Entscheidung über die Zulässigkeit des Ausbaus erwartet.

Schon im Vorfeld der Erörterung hatten die Umweltverbände die enormen Auswirkungen eines Ausbaus auf Natur und Landschaft heftig kritisiert. Mit der Verlängerung der Start- und Landebahn wäre eine großflächige Versiegelung und Verlärmung der Landschaft verbunden. In vier Naherholungs- und Naturschutzgebieten wären zudem streng geschützte und landesweit bedrohte Vogel- und Reptilienarten gefährdet.

Ein Ausbau des Flughafens Mönchengladbach wird darüber hinaus auch in der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 mit Hinweis auf die Lagebeziehung zum Flughafen Düsseldorf nicht favorisiert. Der Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND) bietet das Konzept unter <http://www.bund-nrw.de/files/luftverkehrskonzeption.pdf> als Download an.

Flughafen Mönchengladbach

Passagierzahl/Kapazität:	41.259 / 600.000 (2004)
Flugbewegungen:	41.930 (2004)
Beschäftigte (direkt):	38 (2003)
Ausbauvorhaben:	Verlängerung der Landebahn
Ausbaukosten:	keine Angaben
Wirtschaftliche Situation:	5 Millionen Euro Verlust jährlich

Leipziger Ärzte fordern Nachtflugverbot

75 Starts und Landungen pro Nacht plant die Posttochter DHL an ihrem neuen Drehkreuz Leipzig / Halle. Die Flugzeuge sollen von Mitternacht bis 1:30 Uhr landen und zwischen 4:30 bis 6:00 Uhr morgens wieder abheben dürfen.

Leipziger Ärzte sowie die sächsische Landesärztekammer zeigen sich angesichts dieser Zahlen alarmiert. »Ich bin sehr besorgt. Mich hat entsetzt, dass Patienten aus fluglärmbelasteten Gemeinden des Rhein-Siegkreises deutlich mehr Tranquilizer, Schlaf- und Beruhigungsmittel, Antidepressiva, Mittel zur Behandlung von Bluthochdruck und zur Behandlung von Herzkrankheiten verordnet bekommen als Patienten aus Gemeinden, die keinem Nachtfluglärm ausgesetzt sind«, sagt Dr. Petra Letzien, eine in der Bürgerinitiative »Nachtflugverbot Leipzig e.V.« engagierte Allgemeinmedizinerin aus dem Leipziger Norden. Über 75.000 Menschen wären im Raum Leipzig in Ihrem Schlaf massiv gestört.

Die Ärzte fordern, dass die öffentlichen Fördergelder sinnvoller zur Schaffung neuer Arbeitsplätze eingesetzt werden sollen. Mit immerhin rund 340 Millionen Euro und 30 Jahren garantiertem Nachtflug bezahlen der Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt sowie die Städte Leipzig, Dresden und Halle einen hohen Preis für erhoffte 10.000 Arbeitsplätze.

Weitere Informationen finden sich unter: www.nachtflugverbot-leipzig.de

Flughäfen bereiten sich auf den A380 vor

Der neue Airbus A380 stellt die internationalen Flughäfen vor große Probleme. Um vom neuen Großflugzeug angefliegen werden zu können, müssen die Flughäfen Flugsteige und Terminals umbauen, auf einigen Flughäfen müssen darüber hinaus Start- und Landebahnen verlängert werden. Auch für die logistische Abfertigung der Fluggäste werden zusätzliche Aufenthaltsräume, Büros, Einrichtungen zur Gepäckbeförderung sowie für Zoll- und Sicherheitskontrollen notwendig. 555 Passagiere und damit 35 Prozent mehr als im derzeit größten Passagierflugzeug, der Boeing 747-400, werden in der Standardversion des A380 Platz finden. Etwa 100 Millionen US-Dollar muss ein Flughafen im Schnitt aufwenden, um A380-kompatibel zu werden, schätzt der Branchenverband der Verkehrsflughäfen Airports Council International (ACI).

Diese Summe sind noch nicht alle potentiellen Zielflughäfen bereit zu investieren. »Wir nehmen die Umbauten nicht vor, bevor wir nicht ein größeres Interesse der Airlines am A380 sehen«, äußerte Felicia Browder, Sprecherin des Flughafens Atlanta, der mit fast 80 Millionen Passagieren pro Jahr das weltweit größte Passagieraufkommen hat, am 13.2.2005 gegenüber der Süddeutschen Zeitung.

Die Lufthansa hat 19 Zielflughäfen für die 15 bisher von ihr bestellten A380 ins Auge gefasst, jedoch erfüllen erst fünf dieser Flughäfen die wichtigsten Voraussetzungen. In Nordamerika etwa bemühen sich zur Zeit lediglich New York JFK, San Francisco, Los Angeles und Miami ernsthaft, die für den A380 notwendige Infrastruktur bereitzustellen, die Lufthansa würde aber darüber hinaus gerne auch Chicago und Washington DC anfliegen. Zusätzlich müssen für Notlandungen noch zwei bis drei Ausweichflughäfen zur Verfügung stehen.

A380 macht das Fliegen nicht klimafreundlicher

Der neue Superjumbo A380 sei sparsam im Verbrauch, werden seine Erbauer nicht müde zu betonen. Mit 3,3 Litern Kerosin pro Passagier auf 100 Kilometer sei das Flugzeug weitaus günstiger als jedes Auto und die Bahn. Herkömmliche Flugzeuge benötigen im Durchschnitt noch bis zu fünf Liter Flugbenzin und seien damit ökonomisch wie ökologisch im Nachteil. Ein Gewinn für die Umwelt ist jedoch nicht zu erwarten, wehrt Axel Friedrich, Leiter der Abteilung Verkehr und Lärm beim Umweltbundesamt, in einem Interview mit der Tageszeitung vom 18. Januar 2005 alle Hoffnungen ab. Der Flugverkehr bleibe auch mit dem A380 weiterhin sehr klimaschädlich. Es sei sogar mit einem Anstieg der Umweltbelastungen zu rechnen, falls das Fliegen mit dem für Langstrecken konzipierten A380 noch billiger wird und deshalb immer mehr Menschen immer häufiger und immer weiter verreisen. Motto: Karibik statt Mallorca. Wer den Vergleich mit dem Auto und der Bahn ziehen wolle, dürfe, so Friedrich, zudem nicht vergessen, dass beim Fliegen nicht nur Kohlendioxid, sondern auch Stickoxide und Wasserdampf emittiert werden. Der

erhöhte Ausstoß, aber auch die Langlebigkeit von Abgasemissionen in großer Höhe belasten das Klima um das Zwei- bis Dreifache. Schon jetzt sei die Klimawirkung des Flugverkehrs mit der des Autoverkehrs vergleichbar. Der Flugverkehr wächst um vier bis fünf Prozent jährlich, was technische Fortschritte bei Spritverbrauch, Schadstoffausstoß und Lärm schnell Makulatur werden lässt. Friedrich fordert deshalb, dem Flugverkehr seine Umweltschäden endlich zuzurechnen und sämtliche Subventionen in Form ermäßigter Landegebühren sowie einer fehlenden Mehrwert- und Kerosinbesteuerung abzuschaffen. Durch den Einsatz neuer Techniken könne zudem der Ausstoß von Stickoxiden um bis zu 80 Prozent verringert werden. Veränderte Flugrouten können die Bildung klimaschädlicher Wolken durch Wasserdampf mindern.

Viel Lärm um den A380

Wenn das Unternehmen Airbus über ihr neuestes Modell A380 spricht, geschieht dies in der Regel in Superlativen. Der A380 sei nicht nur das größte, innovativste und effizienteste Flugzeug, das bisher entwickelt wurde, sondern in seinem Segment auch das leiseste. Nach Angaben von Airbus misst der Lärmteppich des A380 mit 85 dB (A) in der Länge sieben Kilometer ab dem Startpunkt und ist damit um ein Drittel kürzer als bei der Boeing 747-400. Und dies sei erreicht worden, obwohl die A380 bis zu 30 Prozent mehr Passagiere an Bord nimmt, freut sich das Unternehmen. Der Vergleichsmaßstab ist jedoch fragwürdig, kritisiert Jan Fransen, Luftverkehrsexperte der holländischen Umweltorganisation Nature and Environment. Die 747-400 sei das mit Abstand lauteste Flugzeug am Himmel und schon in weiten Teilen außer Dienst gestellt. Angemessener sei deshalb der Vergleich mit der Boeing 777, die häufig die Nachfolge der 747-400 antritt. Würde der Lärmteppich der A380 den der Boeing 777 nicht überschreiten, wäre dies bereits bemerkenswert, meint Fransen. Genau wisse man dies aber erst, wenn endgültige Messwerte für den A380 vorlägen.

Bundesrat stimmt Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu

Nach zähem Ringen hat sich am 17. Juni 2005 der Vermittlungsausschuss auf das Gesetz zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Drucksache 15/5734) geeinigt. Am 29. Juni wurde das Gesetz im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Das Gesetz bedeutet eine umfassende Verpflichtung zur Lärmbekämpfung. Im ersten Schritt müssen Kommunen mit mehr als 250.000 Einwohnern bereits bis 30. Juni 2007 Lärmkarten und bis spätestens 18. Juli 2008 Maßnahmenpläne zur Verringerung des Lärms vorlegen. Für Kommunen ab 100.000 Einwohner gelten entsprechende Vorschriften fünf Jahre später. Lärmkarten und Lärmaktionspläne müssen in vergleichbaren Zeiträumen auch für Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen erstellt werden. Großflughäfen definiert die Richtlinie mit mehr als 50.000

Flugbewegungen im Jahr. Dies trifft auf die Flughäfen Berlin-Tegel, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Nürnberg und Stuttgart zu.

Das Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist grundsätzlich zu begrüßen, denn erstmals werden klare Fristen für die Reduzierung von Umgebungslärm gesetzt. Das Gesetz kam jedoch über eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie nicht hinaus. Wichtige Regelungen, die der vom Bundesrat mehrheitlich abgelehnte Entwurf der Bundesregierung (Drucksache 15/3782) noch vorsah, fielen dem Kompromiss im Vermittlungsausschuss zum Opfer. So wurde die Rechtspflicht zur Aufstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen unterhalb der von der EU-Umgebungslärmrichtlinie definierten Schwelle vorbehaltlos gestrichen. Ziel- bzw. Grenzwerte oder Eingriffsinstrumente zur Bekämpfung von Umgebungslärm werden nicht genannt. Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt. Kriterien für die Festlegung von Maßnahmen soll nach Anhörung der beteiligten Kreise erst eine Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates erbringen. Damit fehlen bis dato Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmenpläne.



Foto: www.pixelquelle.de

Weitere strittige Regelungsbereiche wurden wegen der Blockadesituation im Bundesrat auf Klärung in nachfolgenden Rechtsverordnungen verschoben. Darunter fallen Regelungen zur Definition von Lärmindizes und zu ihrer Anwendung sowie zu den Berechnungsmethoden für Lärmindizes und zur Bewertung gesundheitsschädlicher Auswirkungen. Regelungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung entfielen bis auf allgemeine Bestimmungen und bleiben ebenfalls einer nachfolgenden Rechtsverordnung vorbehalten. Ferner steht die Finanzierung der Lärmkarten bzw. Lärmaktionspläne noch offen.

Weitere Dokumente und Infos zur EU-Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzung finden sich unter: www.vcd.org > Thema > Flugverkehr > Fluglärm.

Low Cost Airlines in Europa

In der Schriftenreihe Tourismuswirtschaft der Technischen Universität Dresden ist eine neue Publikation erschienen: Low Cost Airlines in Europa - Eine marktorientierte Betrachtung von Billigfliegern. Dresden, Groß, S., Schröder, A. (2005)

Low Cost Airlines haben großen Anteil am Wachstum des europäischen Flugverkehrs. Noch zu Beginn der 1990er Jahre belächelt, präsentieren die Billigflieger heute ein Geschäftsmodell, welches trotz der Krise der Luftverkehrswirtschaft in der jüngeren Vergangenheit kontinuierlich Marktanteile gewinnen konnte. Für die etablierten Airlines sind die Billigflieger inzwischen zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten geworden.

Die Arbeit der TU Dresden sucht Antworten auf die Frage, ob die Low Cost Airlines auch langfristig im Luftverkehrsmarkt weiter bestehen können. Die Arbeit vermittelt zudem einen umfassenden Überblick über dieses neue Segment des Flugverkehrs und beleuchtet dabei die relevanten Faktoren für den rasanten Aufstieg des Geschäftsmodells Billigflieger. Die Publikation kann für 25 Euro beim FIT-Verlag, Am Berg 2 in 01156 Dresden, Fax 0351 / 4119913, E-Mail: bestellung@fit-verlag.de bestellt werden.

Neue Broschüre des Rhein-Main-Instituts zu Lärm und Gesundheit

Die Broschüre »Lärm und Gesundheit. Neue Studien zwingen den Gesetzgeber zum Handeln« des Frankfurter Rhein-Main-Instituts (RMI) vermittelt neueste Erkenntnisse zu den gesundheitlichen Auswirkungen nächtlichen Lärms. Neuere Untersuchungen zeigen die hohe Relevanz von Lärmereignissen während der Schlafphase – und dies bei Werten, die laut Herausgeber der Broschüre deutlich niedriger liegen als bislang angenommen. So führe eine nächtliche Lärmbelastung von 50 dB(A) nicht nur zu subjektiven Belästigungen, sondern auch zu behandlungsbedürftigem Bluthochdruck und einem erhöhten Herzinfarktrisiko. Ein gesundheitlich zuträglicher Grenzwert müsse deshalb zumindest um 5 dB(A) niedriger liegen. Auf Fluglärm reagiere der Mensch besonders empfindlich. Die Dauer der Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr und die der sensiblen »Randzeiten« seien daher ausreichend zu berücksichtigen. Die vorliegende Broschüre wurde vom Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) mitfinanziert und basiert wesentlich auf einer gemeinsam mit dem VCD durchgeführten Veranstaltung des RMI vom 29.11.2004 unter Beteiligung namhafter Wissenschaftler der Lärmwirkungsforschung.

Die Druckversion der Broschüre kann gegen eine Schutzgebühr von 1 Euro beim RMI bestellt werden. Porto- und Versandkosten werden nicht berechnet. Bitte Exemplare unter Angabe der vollständigen Adresse anfordern bei Barbara.Link@Rhein-Main-Insitut.de. Die vollständige Broschüre steht auch zum Download bereit unter: http://www.rhein-main-insitut.de/docs/RMI_Laerm_Gesundheit_20050623.pdf.

»Für mehr Ruhe in der Stadt«

Kommunale Verkehrslärmbekämpfung und -vorsorge in Hessen.
VCD Hessen veröffentlicht Handlungsleitfaden.

Pünktlich zum positiven Beschluss des Bundesrates zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht hat der VCD Hessen seine Informationsbroschüre »Für mehr Ruhe in der Stadt – Kommunale Verkehrslärmbekämpfung und -vorsorge in Hessen« veröffentlicht. Die Broschüre dient als Handlungsleitfaden für Entscheidungsträger aus der Landes- und Kommunalpolitik und der Stadt- und Verkehrsplanung sowie für Umweltverbände und von Verkehrslärm betroffene Bürgerinnen und Bürger. Der Leitfaden stellt anhand eines Anforderungskatalogs dar, wie Verkehrslärm ganzheitlich und langfristig gemindert werden kann. Die Forderungen werden mit guten Beispielen der Verkehrslärmbekämpfung und -vorsorge unterstrichen.

Der Handlungsleitfaden steht auf der Homepage des VCD Hessen als Download zur Verfügung (pdf-Datei, 1,86 MB): <http://www.vcd.org/hessen>. Gedruckte Exemplare können gegen eine Schutz-

gebühr von 5 Euro über die Landesgeschäftsstelle bezogen werden. Bestellungen an: hessen@vcd.org oder an die Geschäftsstelle des Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Hessen e.V., Herrn Guido Spohr, Steinweg 21, 34117 Kassel.

17.-18. Oktober 2005: Fachtagung Lärminderungs- und Luftreinhalteplanung

Veranstalter: CS-Plan / Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) / Informationskreis für Raumplanung. Zeit: 12:00 - 18:30 Uhr (17.10), 9:00 - 13:30 Uhr (18.10). Ort: Ernst-Reuter-Haus, Berlin. Teilnahmegebühr: 250 Euro (ermäßigt 150 Euro). Anmeldung (schriftlich bis zum 07.10.2005): Deutsches Institut für Urbanistik, Doris Becker, per Fax 030 / 39001-241 oder per E-Mail: dbecker@difu.de. Telefonische Auskünfte: Dipl.-Ing. Michael Lehmbruck (Difu), Fon: 030 / 39001-252; Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs (CS-Plan), Fon: 030 / 612 095-35. Das Programm steht unter www.difu.de > Seminare auch als Download zur Verfügung.

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) 28 03 51-10, mail@vcd.org

Oder rufen Sie einfach an: (030) 28 03 51-0

VCD – die ökologische Alternative zum ADAC

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Projekt Flugverkehr

Kochstraße 27 · 10969 Berlin

Fon (030) 28 03 51-22 · Fax -10

mail@vcd.org

www.vcd.org

Redaktion

Ulrich Kohnen, Wolfram Schroff, Katrin Bienge

Layout

Holger Pless, www.plessdesign.de

V.i.S.d.P.

Ulrich Kohnen

ulrich.kohnen@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.