

9. Ausgabe, 12. Dezember 2005

## Sorgt der Koalitionsvertrag für besseres Klima und mehr Wettbewerb?

»Umweltschutz ist ein zentrales Anliegen von CDU/CSU und SPD«. Dieser Eröffnungssatz im Kapitel Umweltpolitik des Koalitionsvertrages klingt durchaus positiv. Nach dem Willen der neuen Koalitionäre CDU/CSU und SPD soll Deutschland auch in Zukunft eine Führungsrolle im Klimaschutz einnehmen. Anzustreben sei, so steht es jedenfalls im soeben geschlossenen Koalitionsvertrag, den globalen Temperaturanstieg auf 2 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Stand zu begrenzen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wird unter anderem vorgeschlagen, dass die EU sich verpflichte, ihre Treibhausgasemissionen bis 2020 um 30 Prozent gegenüber 1990 zu verringern; Deutschland will im Fall einer Einigung sogar noch mehr reduzieren. Auch der Luftverkehr soll einen Beitrag zu diesen Bemühungen leisten. Die neue Regierung hat die erklärte Absicht, die EU-Kommission bei ihrem Vorhaben zu unterstützen, den Flugverkehr in angemessener Weise in das bestehende europaweite Emissionshandelssystem einzubeziehen.

»Auch ein langer Weg beginnt mit einem ersten Schritt«, kommentiert der VCD-Bundesvorsitzende, Michael Gehrman, die im Koalitionsvertrag formulierte Maßnahme für mehr Klimaschutz im Flugverkehr. »Angesichts der desaströsen Situation der öffentlichen Haushalte drängt sich allerdings die Frage auf, wie lange der Flugverkehr noch Subventionen in Milliardenhöhe erhalten soll. Subventionen, die irreversible Klimaschäden anrichten und deren Abbau dringend benötigte Finanzmittel zur Verfügung stellen würde«, so Gehrman.

Eine Reihe weiterer Vorhaben sind zudem nicht dazu geeignet, die selbst gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen und hierfür auch den Flugverkehr in die Verantwortung zu nehmen. So tragen die geplanten massiven Mittelkürzungen bei Bus und Bahn aller Wahrscheinlichkeit nach nicht dazu bei, andere, umweltverträglichere Verkehrsträger für die Verbraucherinnen und Verbraucher attraktiver zu gestalten. Zudem lässt das Vorhaben, die zukünftige Planung der Flughafeninfrastruktur am Masterplan der Initiative »Luftverkehr für Deutschland« auszurichten, Zweifel an einer umwelt- und bedarfsgerechten Flughafenplanung für Deutschland aufkommen. Dazu Michael Gehrman weiter: »Wie dadurch der Flugverkehr seinen Beitrag zu den Reduktionszielen von Kyoto leisten soll, bleibt vernunftbegabten und um die Umwelt besorgten Menschen in diesem Land schleierhaft. Es soll dort eingespart werden, wo wirklich was für den Klimaschutz erreicht werden kann, während der Flugverkehr sich weiterhin nahezu ungehindert zum Klimakiller Nummer Eins entwickeln darf. Denn es ist illusorisch, vom Emissionshandel vor 2015 eine spürbare Reduzierung des Kohlendioxidstoßes im Flugverkehr zu erwarten.«

## Neue Initiative zur Ticketabgabe

Staatspräsident Jacques Chirac hat der französischen Regierung nach der Sommerpause den Auftrag erteilt, die notwendigen Schritte für die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets vom nächsten Jahr an zu vollziehen, berichtete die Frankfurter Rundschau in ihrer Ausgabe vom 31. September 2005. Die Einnahmen aus dieser verpflichtenden Abgabe, die nach Chiracs Vorstellung bei fünf bis 20 Euro pro Flugticket liegen sollen, sind für Maßnahmen zur Bekämpfung von Aids, Malaria und Tuberkulose bestimmt.



Eine freiwillige Abgabe auf Flugtickets mit dem Ziel, die Gelder für die Entwicklungshilfe zu verwenden, stand bereits im Rahmen des G8-Treffens vom 6. bis zum 8. Juli 2005 in Gleneagles auf der Tagesordnung (siehe Newsletter Flugverkehr & Umwelt Nr. 8). Die Beratungen der Staats- und Regierungschefs über die Aufstockung der Entwicklungshilfe hatten jedoch zu keinen greifbaren Ergebnissen geführt. Chiracs Pläne, die er notfalls auch im Alleingang durchsetzen will, fanden auf dem Millenniumsgipfel vom 14. bis 16. September in New York die Unterstützung weiterer Staaten. Gemeinsam mit Frankreich möchten Deutschland, Spanien, Brasilien und Chile erneut Initiative zur Einführung einer Flugticketabgabe ergreifen.

## Inhalt

- 1 Koalitionsvertrag
- 2 Emissionshandel Klimaschutz
- 3 Emissionsausgleich
- 4 Interview atmosfair
- 5 Urteil gegen Robin Wood
- 7 Airbus A380 Neuhardenberg Studie Fluglärm
- 8 Impressum

Begrüßt wird die Initiative vom globalisierungskritischen Netzwerk attac. Die Millenniums-Entwicklungsziele seien mit traditionellen Mitteln nicht erreichbar, innovative Finanzierungsinstrumente deshalb dringend notwendig, wird das Netzwerk von der Internetzeitung ngo-online am 16. September zitiert.

## EU will Flugverkehr in den Emissionshandel einbeziehen

Stavros Dimas, EU-Kommissar für Umweltpolitik, hat am 27. September 2005 dem Rat und dem Europäischen Parlament in einer Mitteilung die Pläne der Europäischen Kommission bezüglich der Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs vorgelegt. Die Kommission schlägt darin vorzugsweise die Einbeziehung des Flugverkehrs in das EU-Emissionshandelssystem vor. Die Brüsseler Behörde begründet das Vorhaben mit dem starken Wachstum des Flugverkehrs und dem damit verbundenen raschen Anstieg der Treibhausgasemissionen in der EU, der das Reduktionsziel der Gemeinschaft im Rahmen des Kyoto-Protokolls gefährde.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, soll das Emissionshandelssystem für alle von europäischen Flughäfen ausgehenden Flüge gelten. So wären auch Fluggesellschaften betroffen, die nicht in der EU ansässig sind. Das System soll zudem möglichst umfassend CO<sub>2</sub>- und nicht-CO<sub>2</sub>-spezifische Auswirkungen erfassen. Ein konkreter Richtlinienvorschlag wird für die zweite Hälfte des kommenden Jahres erwartet. Rechtswirksam wäre die Ausdehnung damit nicht vor 2008. Je nach Flugdistanz wäre ab dann mit Mehrkosten von bis zu neun Euro pro Flug zu rechnen.

Michael Gehrman, VCD-Bundesvorsitzender, begrüßte die Pläne der Kommission: »Den Flugverkehr in den Emissionshandel einzubinden, ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, nicht mehr und nicht weniger. Der Emissionshandel ist allerdings nur ein Instrument unter vielen für Klimaschutz beim Fliegen. Ticketabgabe und Kerosinsteuer dürfen jetzt nicht in der Schublade verschwinden. Denn die internationalen Bemühungen für ausreichenden Klimaschutz im Flugverkehr stehen erst am Anfang.«

Eine abschließende Bewertung der Pläne der Kommission ist aus umweltpolitischer Perspektive zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. Noch fehlen wichtige Aussagen über die Ausgestaltung des Systems, was etwa die Zuteilung der Zertifikate oder die für den Sektor insgesamt geltende Emissionsbegrenzung angeht.

Die EU-Kommission ließ weitere Optionen zur Reduzierung von flugverkehrsbedingten Emissionen offen. So wolle sie auch weiterhin den Abbau der rechtlichen Hürden für eine EU-weite Besteuerung von Flugbenzin vorantreiben. Die Einführung einer Kerosinsteuer sei mittelfristig in Betracht zu ziehen, wenn die Emissionen des Flugver-

kehrs trotz Emissionshandel die Ziele der EU bei der Einsparung von Treibhausgasen weiterhin gefährdeten. Dem Emissionshandel wurde zudem gegenüber dem Instrument der Emissionsabgabe der Vorrang eingeräumt, weil er mit Blick auf den globalen Klimaschutz nach Kyoto besser durchzusetzen sei.

Die Mitteilung der Europäischen Kommission ist als Download unter [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2005\\_0459de01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/com/2005_0459de01.pdf) verfügbar.

## Öffentlichkeit fordert Beitrag der Luftfahrt zum Klimaschutz

Der Flugverkehr trägt verstärkt zum Klimawandel bei. Die auf den internationalen Luftverkehr zurückzuführenden Treibhausgasemissionen in der EU stiegen zwischen 1990 und 2003 um 73 Prozent, was einem jährlichen Wachstum von 4,3 Prozent entspricht. Ungeachtet dessen ist der gewerbliche Flugverkehr bisher von jeglichen Maßnahmen zur Emissionsminderung entbunden. Dies möchte die EU-Kommission nun ändern und erhält dabei breite Unterstützung aus der Öffentlichkeit. Etwa 5.600 Einzelpersonen und 200 Organisationen haben auf eine von der Europäischen Kommission im Frühjahr 2005 durchgeführte Internet-Konsultation wie folgt reagiert: Über 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger stimmten dafür, den Flugverkehr in den Klimaschutz einzubeziehen, bei Organisationen wie Fluggesellschaften, Flughäfen und Nichtregierungsorganisationen waren es sogar 99,5 Prozent. Die Meinungen darüber, wie dies zu erfolgen habe, waren allerdings breit gestreut.

Der Emissionshandel wird mit der Bekanntgabe der Pläne von EU-Kommissar Stavros Dimas für mehr Klimaschutz im Flugverkehr als eine der möglichen Optionen diskutiert. Eine von der Kommission im Vorfeld in Auftrag gegebene Studie untersuchte diesbezüglich die Möglichkeiten und Konsequenzen. Im Ergebnis steht laut Studie einer Einbeziehung der Luftverkehrsbranche in das EU-System für den Emissionshandel nichts im Wege. Auch für Flüge aus EU-Ländern in Nicht-EU-Länder, die für mehr als 60 Prozent aller Emissionen verantwortlich sind, bestünde die rechtliche Handhabe, deren Emissionen in das System einzubeziehen, sofern gleiche Behandlung für alle Luftverkehrsunternehmen gewährleistet würde.

Der Ergebnisbericht zur EU-Konsultation findet sich unter: [http://europa.eu.int/comm/environment/climat/pdf/report\\_publ\\_cons\\_aviation\\_07\\_05.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/climat/pdf/report_publ_cons_aviation_07_05.pdf)

Zur Studie über die Einbeziehung des Flugverkehrs in das EU-System für den Emissionshandel führt folgender Link: [http://europa.eu.int/comm/environment/climat/pdf/aviation\\_et\\_study.pdf](http://europa.eu.int/comm/environment/climat/pdf/aviation_et_study.pdf)

## British Airways bietet Emissionsausgleich an

Passagiere von British Airways haben seit Mitte September 2005 die Möglichkeit, die durch ihren Flug erzeugten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige Zahlungen auszugleichen. Sie bezahlen dabei genau den Betrag, der gebraucht wird, um die Emissionen an anderer Stelle wieder einzusparen. Die Gelder fließen über British Airways an die Umweltorganisation Climate Care, die mit diesen Mitteln Energiesparprojekte zur Kompensation der klimawirksamen Emissionen unterstützt. Jeder Passagier wird beim Buchen eines Fluges mit British Airways auf die Möglichkeit des Emissionsausgleichs hingewiesen. Dies geschieht ebenso automatisch bei der Buchung des Fluges im Internet. Ausgenommen von diesem Hinweis ist derzeit noch das Buchen von Flügen in Reisebüros außerhalb Großbritanniens.



Foto: www.hacan.org.uk

British Airways übernimmt mit ihrer Initiative eine Vorreiterrolle in der Luftfahrtbranche und erkennt damit unumwunden an, dass Fliegen klimaschädlich ist. Die britische Fluggesellschaft und ihr Partner Climate Care werden dabei von der britischen Regierung unterstützt. Deren Umweltminister Elliot Morley forderte alle Passagiere von British Airways dazu auf, sich an dieser Aktion zu beteiligen. Morley hofft zudem, dass sich weitere Fluggesellschaften dem Projekt anschließen. Der Umweltminister weist jedoch darauf hin, dass dieses Projekt kein Ersatz für internationale Bemühungen zur Reduzierung von Abgasen darstelle, wohl aber einen ersten wichtigen Schritt.

Der von Climate Care verwendete Emissionsrechner berücksichtigt bei der Ermittlung der Kosten nur die während des Fluges entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Klimawirkung des bei der Verbrennung von Kerosin ebenfalls hervorgerufenen Wasserdampfes bleibt hingegen außen vor. Climate Care und British Airways begründen diese Vorgehensweise mit noch nicht ausreichend gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Klimawirkung von Kondensstreifen und Zirruswolken, deren Bildung mit dem Ausstoß von Wasserdampf in Zusam-

menhang steht. Dass eine Klimawirksamkeit vom emittierten Wasserdampf ausgeht, wird von Climate Care und British Airways indes nicht angezweifelt.

Den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge liegt die Klimawirkung aller Emissionen des Flugzeugs (radiative forcing) zwei bis vier mal höher als die des Kohlendioxids allein. Vergleichbare Initiativen zum Emissionsausgleich, wie das schweizerische myclimate oder das deutsche atmosfair, beziehen die Erwärmungseffekte all dieser Emissionen in ihre Emissionsberechnung mit ein. Sie verlangen deshalb auch entsprechend höhere Beträge.

## Studie zu Genderaspekten in der Umweltpolitik erschienen

Die Leitstelle Geschlechtergerechtigkeit und Nachhaltigkeit LIFE e.V. (genanet) hat das politische Handlungsfeld Immissionsschutz aus der Geschlechterperspektive untersucht. Die Ergebnisse dieser von Dr. Kathrin Buchholz durchgeführten Arbeit sind im Frühjahr 2005 als Studie veröffentlicht worden. Die Studie kommt zum Ergebnis, dass die sozialen und geschlechtsspezifischen Unterschiede bei der Betroffenheit von Luft- und Lärmbelastungen bislang unzureichend erfasst und bei der Festlegung von Grenz- und Richtwerten zu wenig berücksichtigt werden. So erleiden Säuglinge in ihrer Entwicklungsphase durch Lärm eine deutliche Benachteiligung. Schwangere, Kranke oder ältere Menschen stellen besonders schutzbedürftige Bevölkerungsgruppen dar.

Die Belastung durch Abgas- und Lärmemissionen kann einen Faktor für eine soziale Entmischung der Bevölkerung darstellen. Sozial und /oder anders benachteiligte Bevölkerungsgruppen, beispielsweise Alleinerziehende, leben häufiger in lärmreichen und daher billigeren Wohnlagen. Fragen der gesellschaftlichen Verteilung von Belastungen sollten deshalb stärker in die Bewertungsmaßstäbe und die Planung von Maßnahmen zum Lärmschutz einbezogen werden. Zu dieser Schlussfolgerung kommt Beate Röhr von genanet.

Die Publikation »Genderaspekte im Bereich Immissionsschutz: Luftverschmutzung und Lärmbelastung« steht unter <http://www.genanet.de/publikationen> als Download zur Verfügung.

## atmosfair: Klimaschutz oder Ablasshandel?

Interview mit Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer von atmosfair



Dietrich Brockhagen

Seit etwa einem Jahr bietet das von der Nord-Süd-Initiative Germanwatch initiierte und vom Bundesumweltministerium geförderte Projekt atmosfair Flugpassagieren die Möglichkeit, freiwillig für die von ihnen verursachten Klimagase zu zahlen. Das Geld wird vor allem in erneuerbare Energie- und Energiesparprojekte in

Entwicklungsländern investiert, um dort eine solche Menge Treibhausgase einzusparen, die eine vergleichbare Klimawirkung haben wie die durch die Flugreise erzeugten Emissionen. So fördert atmosfair ein Solarküchenprojekt in Indien, ein Müllkraftwerk in Brasilien und die Erzeugung von Solarstrom im südafrikanischen Kapstadt. Die von atmosfair unterstützten Projekte entsprechen dem »Gold Standard« für CDM-Projekte (CDM = Clean Development Mechanism). Die Kriterien für CDM-Projekte wurden bei der internationalen Klimakonferenz in Kyoto vereinbart. Weitere Infos finden sich unter: [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)

Seit Beginn des Projektes begleitet eine kontroverse Diskussion die Arbeit von atmosfair. Für die einen stellt atmosfair ein funktionierendes und wirkungsvolles Instrument zur Reduzierung der Klimawirkungen des Flugverkehrs dar, für die anderen ist atmosfair nicht mehr als ein Ablasshandel, der Verkauf eines ruhigen Gewissens für Flugreisende oder gar ein ökologischer Freibrief für das Vielfliegen.

Im folgenden Interview nimmt Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer von atmosfair, zu dieser Kritik Stellung und berichtet über den Verlauf des Projektes.

**VCD:** Welche Ziele verfolgt atmosfair?

**Dietrich Brockhagen:** atmosfair verfolgt im Wesentlichen zwei Ziele: Wir möchten dem Verbraucher eine positiv besetzte Handlungsmöglichkeit für den Klimaschutz beim Flugverkehr anbieten und zur Bewusstseinsbildung bei Passagieren beitragen.

**VCD:** Besteht die Gefahr, dass durch atmosfair jetzt auch Menschen fliegen, die dies bisher aus ökologischen Gründen nicht getan haben?

**Dietrich Brockhagen:** Eine Studie und eine Diplomarbeit zeigen bisher übereinstimmend, dass nicht damit zu rechnen ist. Diejenigen, die aus Umweltgründen bisher nicht fliegen, sind laut Studien von ihrem Konsumverhalten und von ihrer politischen Wahrnehmung her so kritisch, dass sie sich atmosfair genau anschauen und sehen, dass atmosfair nicht mit falschen Versprechungen zum Fliegen verleitet. atmosfair sagt klar und deutlich, dass es das Problem der Klimawirkung

des Flugverkehrs nicht löst. Und damit wird sich auch an der Entscheidung dieser Gruppe nichts ändern.

**VCD:** atmosfair sieht sich mit dem Vorwurf des »Ablasshandels« konfrontiert. Dahinter verbirgt sich die Einschätzung, atmosfair verschaffe dem Flugpassagier mit dem Kauf eines Zertifikats ein ruhiges Gewissen und animiere damit sogar zum Vielfliegen? Wie geht atmosfair mit diesem Vorwurf um?

**Dietrich Brockhagen:** atmosfair ist schon allein deswegen kein Ablasshandel, weil atmosfair hält, was es verspricht. Wer Geld an atmosfair zahlt, kann sicher gehen, dass das Geld tatsächlich in Klimaschutzprojekte fließt. Und ein ruhiges Gewissen verkaufen wir schon gar nicht. atmosfair ist nur eine Behelfslösung und zwar immer dann, wenn Fliegen unvermeidbar ist, wenn der Konsument sich schon entschieden hat zu fliegen. Die mit dem Flug verbundene Klimawirkung verhehlen wir den KundInnen dabei nicht. Wir benutzen keine Wörter wie »neutralisieren«. Wir sprechen im Gegenteil deutlich von Schadensbegrenzung, nicht von Kompensation.

**VCD:** atmosfair ermittelt die Kosten, die entstehen, wenn die durch einen Flug entstandenen CO<sub>2</sub>-Emissionen an anderer Stelle vermieden werden. Müsste der Emissionsrechner nicht aber vielmehr die Kosten für die durch den Flug zu erwartenden Klimaschäden ermitteln? Ist damit atmosfair nicht viel zu günstig?

**Dietrich Brockhagen:** Den Preis, den wir dem Kunden anbieten, ergibt sich daraus, dass wir durch Klimaschutzprojekte an anderer Stelle eine bestimmte Menge CO<sub>2</sub> einsparen. Wir bezahlen damit die Vermeidungskosten. Diese sind natürlich niedriger als die Schadenskosten. Wenn man Treibhausgase einspart, bevor sie in die Atmosphäre gelangen, ist das günstiger, als wenn man wartet, bis sie in die Atmosphäre kommen, der Sturm über das Dorf hinwegfegt und die Häuser platt macht. Ich denke, man kann es uns nicht vorwerfen, dass wir diese Variante bevorzugen. Von den Preisen her ist atmosfair damit nicht zu günstig.

**VCD:** atmosfair sagt über sich selbst: Es bleibt nur ein zweitbestes Instrument nach weniger Fliegen, denn der angerichtete Klimaschaden kann nicht wieder gut gemacht werden. Woran liegt das? Wäre nicht ein Ausgleich für alle klimaschädigenden Emissionen denkbar?

**Dietrich Brockhagen:** Drei Aspekte stehen dem entgegen: Um alle klimaschädlichen Emissionen berechnen zu können, müssten wir auch den Betrieb der Flughäfen, die Flugzeugherstellung, die Herstellung und den Transport des Treibstoffes berücksichtigen. Das können wir nicht leisten. Zweitens, der Flugverkehr produziert Emissionen, die – anders als das CO<sub>2</sub> – nicht global wirken, sondern einen lokalen Abdruck auf das Klima hinterlassen, zum Beispiel Kondensstreifen oder Zirruswolken. Wir versuchen deren Klimawirkung nach den besten wissenschaftlichen Methoden in die Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes

mit einzubeziehen. Tatsache ist aber, dass diese Umrechnung immer hinken wird, denn regionale und globale Effekte kann man einfach nicht richtig miteinander vergleichen. Der dritte Grund, warum atmosfair als Lösung nie perfekt sein wird, ist mehr ein struktureller. Auch ein atmosfair-Passagier zahlt einen Preis für sein Flugticket an die Fluggesellschaft. Das bestehende System wird dadurch weiter betrieben und ausgebaut. Damit ist langfristig die benötigte Trendwende im Klimaschutz nicht zu schaffen. Bei atmosfair fehlen somit die nötigen Anreize, um das Verkehrsinfrastruktursystem umweltfreundlicher zu gestalten.

**VCD:** Vergleichbare Projekte, wie das Schweizer myclimate oder das britische Climate Care errechnen für dieselben Flüge deutlich geringere Ausgleichsummen als atmosfair? Woran liegt das? Wie sind die genannten Projekte aus ihrer Sicht zu bewerten?

**Dietrich Brockhagen:** Zu den Emissionsberechnungen: atmosfair nimmt eine größere Klimaschädlichkeit in der Höhe an. Dabei stützen wir uns regelmäßig auf Schätzungen, die von wissenschaftlichen Autoritäten vorgelegt werden, in diesem Falle dem zwischenstaatlichen Ausschuss für Klimaänderung bei den Vereinten Nationen (IPCC). atmosfair berücksichtigt zudem, dass auf Langstreckenflügen große Mengen Treibstoff eine lange Zeit quasi nutzlos mit herumgeschleppt werden, bevor sie verbraucht werden. Diese erhöhen noch einmal deutlich den Treibstoffverbrauch. Andere Rechenprogramme unterschlagen dies.

Das Schweizer myclimate unterscheidet sich zudem in einem weiteren Punkt deutlich von atmosfair. myclimate prüft die Projekte selbst, während atmosfair dies über akkreditierte Prüforganisationen machen lässt. Diese müssen ihre Unabhängigkeit belegen und vor allem für ihre Berichte haften. Wenn eine Prüforganisation also einem unserer Projekte bescheinigen würde, dass es Emissionen gespart hat, es sich in Wirklichkeit aber nicht so verhält, dann muss sie für den entstandenen Schaden voll aufkommen und die zuviel bescheinigten Mengen an anderer Stelle einsparen. Bei myclimate besteht hingegen keine Haftung.

**VCD:** Das britische Climate Care sagt, dass sie die Klimawirkung der Wasserdampfemissionen solange nicht in ihre Rechnung aufnehmen werden, solange es keine gesicherten wissenschaftlichen Erkenntnisse darüber gibt. Wie ist das zu bewerten?

**Dietrich Brockhagen:** Diese Haltung ist zweifelhaft. atmosfair richtet sich nach dem, was das IPCC sagt. Das IPCC ist die Instanz, die in einem transparenten Revisionsprozess weltweit die führenden Wissenschaftler zu dem Thema einbindet. Wenn diese einen besten Schätzwert für bestimmte Emissionen, wie für Wasserdampf ausgeben, dann nehmen wir diesen auch. Dass der größer oder kleiner sein kann, ist klar. Der Umstand aber, dass es sich dabei bloß um eine Schätzung handelt, stellt für uns keinen Grund dar, die Ergebnisse zu ignorieren.

**VCD:** Das Projekt atmosfair setzt auf eine weiche Lösung bei der Reduzierung von Treibhausgasen im Luftverkehr: Die Verbraucher und VerbraucherInnen sollen die Möglichkeit erhalten, über die Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu entscheiden. Besteht hierbei nicht die Gefahr, dass dies den öffentlichen Druck auf die Politik mit Blick auf die Einführung von verbindlichen Instrumenten wie die Kerosinsteuer oder eine Emissionsabgabe nimmt? Werden darüber hinaus nicht einseitig die Verbraucher und VerbraucherInnen belastet?

**Dietrich Brockhagen:** Die VerbraucherInnen und Verbraucher sind ein Teil des Problems und tragen damit auch einen Teil der Verantwortung. Und genau diesen Teil der Verantwortung lasten wir ihnen an. Daher ist atmosfair nicht einseitig. Und was den ersten Teil ihrer Frage betrifft, ist zu sagen: atmosfair ist aus einer Situation politischer Frustration entstanden. Bis heute sind alle politischen Ansätze wie die Kerosinsteuer oder der Emissionshandel gescheitert oder bleiben schon in der Diskussion weit hinter den Erfordernissen zurück. Kerosinsteuer oder Emissionshandel, die wir wollen und brauchen, werden bei den VerbraucherInnen im Wesentlichen das Signal auslösen, der Staat kassiere wieder ab. Wir arbeiten hingegen mit einem positiv besetzten Ansatz. Wir geben dem Verbraucher die Möglichkeit, selbst etwas für den Klimaschutz zu tun. Wir erklären den Verbrauchern dabei auch das Problem. Von daher sehen wir atmosfair nicht als gegenteilig, sondern als komplementär an. atmosfair betreibt Bewusstseinsbildung, die auf mehr Akzeptanz für die absolut notwendigen politischen Instrumente hoffen lässt.

**VCD:** Zum Abschluss: Wie bewerten sie den bisherigen Verlauf des Projekts? Wie sehen Ihre weiteren Pläne mit atmosfair aus?

**Dietrich Brockhagen:** Bis jetzt können wir voll zufrieden sein. Es ist ein positives Signal, dass wir komplett ohne eigene Werbung schon 150.000 Euro für den Klimaschutz einnehmen konnten und die ersten Projekte unter Vertrag genommen haben. Was mich zudem hoffnungsvoll stimmt, sind die zunehmenden Kontakte zur Reiseindustrie. Mein Traum von atmosfair ist, dass wir in zwei bis drei Jahren zwei Nullen an das jetzige Aufkommen dranhängen und damit das erste große Solarkraftwerk in Betrieb nehmen können.

Das Gespräch führte Ulrich Kohnen, Projektleiter Flugverkehr beim VCD.

## Robin Wood-Aktivisten verurteilt

Das Berliner Amtsgericht Tiergarten hat am 20. Oktober diesen Jahres drei Mitglieder des Umweltverbandes Robin Wood wegen Hausfriedensbruch zu Geldstrafen zwischen 400 und 600 Euro verurteilt.



Foto: Robin Wood

Die drei Umweltschützer hatten am 12. März vergangenen Jahres im Rahmen einer Protestaktion gegen klimaschädlichen Flugverkehr während der Internationalen Tourismusmesse (ITB) auf dem Messegelände am Berliner Funkturm ein Transparent mit der Aufschrift »Fliegen killt Klima« aufgehängt. Im Vorfeld hatten Mitglieder von BUND, Robin Wood, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, VCD und Germanwatch auf der ITB Postkarten mit den Zigaretenschachteln nachempfundenen Warnhinweisen verteilt, wonach der Flugverkehr das Klima schädige (siehe Newsletter Nr.1). Der Veranstalter der Messe reagierte auf die Aktion der drei Aktivisten zunächst gelassen. Die Aktion schade der Messe nicht. Mit einer Strafanzeige müsse deshalb keiner der drei Umweltaktivisten rechnen, teilte der Pressedienst der Messe im Anschluss an die Aktion mit. Entgegen dieser Verlautbarung wurde kurze Zeit später doch Anzeige erstattet.

Mehr Verständnis für die Tat zeigte hingegen die vorsitzende Richterin. Das Gericht könne sich dem Ziel der Angeklagten anschließen, hieß es in der Urteilsbegründung. So wäre es wünschenswert, wenn zum Beispiel Flugbenzin besteuert würde, um den Klimabelastungen des Flugverkehrs zu begegnen. Unabhängig davon müsse die Tat jedoch eine Bestrafung nach sich ziehen, denn der Zweck heilige nicht jedes Mittel, so die Richterin weiter. Die Verteidigung konnte indes der juristischen Begründung für das Urteil nicht folgen. Zentrale Merkmale eines Hausfriedensbruchs lägen nämlich nicht vor. So habe keine Person, die das Hausrecht besaß, die Robin Wood-Aktivisten zum Verlassen des Messegeländes aufgefordert.

In ihrer Prozessklärung ließ Robin Wood verlauten, die Veranstalter der ITB sollten sich darüber bewusst werden, welche negativen Auswirkungen auf das Klima das Werben für das Flugzeug als Transportmittel für einen globalen Massentourismus habe und dem entsprechend Verantwortung übernehmen. Diese beginne schon damit, dass man kritische Stimmen zu Wort kommen lasse.

## Mehr Flüge für Düsseldorf genehmigt

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Oliver Wittke hat am 8. November diesen Jahres mehr Starts und Landungen am Düsseldorfer Flughafen genehmigt. Der Flughafenchef Rainer Schwarz begrüßte die Entscheidung. Damit sei der Flughafen nach zehn Jahren des Stillstandes, so Schwarz, erstmals in der Lage, den Airlines dringend benötigte Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.

Die neue Genehmigung hat zur Folge, dass täglich zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr statt bisher 38 Flugbewegungen pro Stunde nun 45 zulässig sind. Die Genehmigung sieht zudem für diesen Zeitraum neben der Hauptbahn auch die Nutzung der Parallelbahn vor. Sie umfasst darüber hinaus eine Ausweitung der Flugbewegungen in den besonders sensiblen Tagesrandzeiten zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr. Durften in diesem Zeitraum bisher in den Wintermonaten 15 und im Sommer 25 Landungen erfolgen, so sind es jetzt jahreszeitunabhängig 36 Landungen. Das seit 1972 zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr geltende Nachtflugverbot soll bestehen bleiben.

Mit den neuen Regelungen sind so theoretisch 131.000 Flugbewegungen pro Jahr möglich. Das Verkehrsministerium in NRW geht jedoch nicht davon aus, dass der Flughafen diese Zahl tatsächlich ausschöpfen wird und erwartet stattdessen einen Anstieg der jährlichen Flugbewegungen von derzeit 114.000 auf 118.000.

Die Entscheidung des Verkehrsministers Wittke rief heftige Kritik in den von Fluglärm betroffenen Nachbargemeinden hervor. Sie sehen mit dieser Betriebsgenehmigung den Angerlandvergleich aus dem Jahr 1965 verletzt und kündigten juristischen Widerstand gegen die Entscheidung des Ministeriums an. Der Angerlandvergleich regelt die Einbahnkapazität des Flughafens und schreibt die Nutzung der zweiten Bahn nur in Notfällen vor. Minister Wittke hält die Genehmigung dagegen für »gerichtsfest«, ganz im Gegensatz auch zur Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Düsseldorfer Landtag. Die Grünen sehen die Genehmigung zur Nutzung der »Zweibahnkapazität« ebenfalls als nicht mit dem Angerlandvergleich vereinbar an. Darüber hinaus, so die Kritik der Grünen, ist die Ausweitung der Flugbewegungen in den Tagesrandzeiten rein betriebswirtschaftlich motiviert und diene nicht dem öffentlichen Verkehrsinteresse. Insgesamt habe die Abwägung der wirtschaftlichen Interessen des Flughafens mit den gesundheitlichen Interessen der abgas- und fluglärmbeeinträchtigten Bürgerinnen und Bürger zu keinem akzeptablen Ergebnis geführt.

Eine Mehrbelastung durch Fluglärm in den Tagesrandzeiten und bei Nacht besteht nach Aussage der Meerbuscher Aktionsgruppe gegen Fluglärm bereits heute. So werde regelmäßig gegen das bestehende Nachtflugverbot verstoßen. Allein im September zählte die Gruppe 181 Landungen am Düsseldorfer Flughafen nach 23:00 Uhr. Zusätzliche Informationen zu den Verstößen gegen das Nachtflugverbot am Düsseldorfer Flughafen finden Sie unter: <http://www.laerminosterath.de>

## A 380: Erste Messungen bescheinigen hohe Lärmwerte

Bei dem Erstanflug des Airbus A 380 auf den Frankfurter Flughafen Ende Oktober 2005 haben Lärmmessungen sowohl des Deutschen Fluglärmdienstes (DFLD) als auch des Flughafensbetreibers Fraport AG ergeben, dass der A 380 erheblich lauter ist als das bisher größte Passagierflugzeug Boeing 747. Die Messungen der DFLD südlich vom Frankfurter Flughafen (Neu-Isenburg) ergaben eine Lärmbelastung von 67 dB(A). Die an verschiedenen Punkten parallel durchgeführten Messungen der Fraport AG lagen sogar höher: Offenbach-Bieber: 70,3 dB(A) Offenbach-Lauterborn: 71,8 dB(A) Frankfurt-Süd: 75,3 dB(A) und kurz vor dem Aufsetzen 82,3 dB(A). Die Fraport AG räumt nach einem Bericht der Frankfurter Rundschau vom 5.11.05 ein, dass die Messwerte nicht repräsentativ seien, da es sich um einmalige Messungen an einem Prototyp handle, der durch die Ausstattung mit Messgeräten an Flügeln und Rumpf zusätzliche Umströmungsgereusche verursache. Im Gegensatz dazu kritisiert der DFLD die Testbedingungen, die nicht dem Alltag an Flughäfen entsprechen. Es sei ein sehr großer Abstand zum nachfolgenden Flugzeug eingehalten worden (zehn Meilen), die dem A 380 erlaubt hätten, sehr langsam und damit leiser zu landen. Unter Alltagsbedingungen bliebe dem A 380 diese Zeit nicht.

Die Lautstärke des A 380 wird durch die riesige Flugzeugzelle mit den groß dimensionierten Auftriebshilfen (Landeklappen, Vorflügel etc.) und den schubstarken Triebwerken erreicht. Die Lautstärke ist zudem abhängig von der Flugzeugmasse. Der A 380 wiegt bei voller Beladung ca. 560 t und würde damit noch lauter werden als beim Testflug mit 400 t nach Frankfurt. Nach Angaben des Wiesbadener Kurier vom 16.09.2005 hat Fraport auf dem Erörterungstermin zum Flughafenbau auf Nachfrage zu verstehen gegeben, dass sie wegen der außerordentlichen Lautstärke keine Landungen der Großraumflugzeuge A 380 und Boeing 747 auf der geplanten Nordwestlandebahn zulassen wolle. (siehe Newsletter Nr. 7).

## Entscheidung über Neuhardenberg verschoben

Das Oberverwaltungsgericht Frankfurt (Oder) (OVG) hat Anfang Juni diesen Jahres die Entscheidung über die Nutzung des ehemaligen DDR-Regierungsflugplatzes Neuhardenberg (Märkisch-Oderland) ohne Bekanntgabe eines neuen Termins vertagt. Die Aufnahme des Flugbetriebes in Neuhardenberg war ins Gespräch gekommen, nachdem der irische Low-Cost-Anbieter Ryanair sein Interesse an der Stationierung von vier Boeing 737-800 für Flüge nach Osteuropa bekannt gab. Die Pläne von Ryanair waren jedoch vom Brandenburger Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen untersagt worden. Es gibt derzeit scheinbar keinerlei Interesse, dem von den Ländern Berlin und Brandenburg und dem Bund geplanten Großflughafen Berlin-Schönefeld einen Konkurrenten unmittelbar vor die Nase zu setzen.

Auf heftige Kritik stieß die Entscheidung sowohl bei der Betreiber-gesellschaft des Flughafens als auch bei der Bürgerinitiative PRO Flughafen Neuhardenberg. Beide versprechen sich von einem Osteuropa-drehkreuz des irischen Billigfliegers 550 neue Arbeits- und 110 Ausbildungsplätze, welche die strukturschwache Region im Osten Brandenburgs dringend braucht. Die Bürgerinitiative sammelte deshalb fast 12.000 Unterschriften von Bürgerinnen und Bürgern für die Reaktivierung des Flughafens.

Die Schönefelder Konkurrenz begrüßte hingegen den Entschluss des OVG, die Entscheidung über den Flughafen Neuhardenberg zu vertagen. Ralf Kunkel, Sprecher der Schönefelder Planungsgesellschaft, sagte gegenüber der TAZ: »Damit ist ein Projekt, das sich wirtschaftlich ohnehin nicht gerechnet hätte, in weite Ferne gerückt.«

Einen weiteren Dämpfer erhielten die Neuhardenberger Pläne am 10. November. Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg setzte das Verfahren aus, wohl mindestens bis ins Frühjahr 2006. Dies berichtete die Berliner Zeitung am 11.11. diesen Jahres.



Foto: Grün Alternative Liste Flörsheim

## Neue Studien zu Fluglärmwirkung

Verkehrslärm wirkt sich nachteilig auf den Lernerfolg von Kindern aus. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Barts and the London NHS Trust, welche die Wirkung von Fluglärm auf Gesundheit und kognitive Fähigkeiten von mehr als 2800 Kindern im Alter von neun bis zehn Jahren untersucht hat. All diese Kinder, die um die Flughäfen London Heathrow, Amsterdam Schipol und Madrid Bajasas wohnen und zur Schule gehen, wiesen vor allem Leseschwächen auf, die mit der Zunahme an Fluglärm größer wurden. So stellt die Studie fest, dass pro fünf Dezibel Lärm das Lese-Alter der Kinder um bis zu zwei Monate nach hinten verschoben werden könne. Die Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen bestätigen damit Ergebnisse früherer Studien, wie die des Mediziners Peter Rabinowitz von der Yale University, der Kinder um den alten Münchener Flughafen Riem kurz vor und

nach seiner Schließung in Augenschein nahm und deutlich höhere kognitive Fähigkeiten bei Kindern nach Einstellung des Flugbetriebes feststellte. Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse der Studie findet sich im Wissenschaftsmagazin The Lancet: [www.thelancet.com](http://www.thelancet.com)

Eine Studie des Berliner Zentrums für Public Health kommt zu dem Schluss, dass Lärm- und Schadstoffbelastungen das Risiko bei Kindern erhöhen, an Asthma oder Bronchitis zu erkranken. Die Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen werteten die Krankendaten und die Anzahl der Arztbesuche von ca. 400 Kindern im Verhältnis zur Umweltbelastung über einen Zeitraum von fünf Jahren aus. Die Ergebnisse sind veröffentlicht im Journal of Children's Health, Vol. 2 (2004) Nr.2.

Ein Artikel im Hessischen Ärzteblatt vom April 2005 geht auf die gesundheitlichen Belastungen des Schlafens bei geschlossenen Fenstern ein. Die Untersuchung knüpft an ein Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs an, in dem der Forderung, ein Nachtflugverbot oder ersatzweise die Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen wegen nächtlichen Fluglärms anzuordnen, eine Absage erteilt wurde. Im Urteil wird darauf hingewiesen, dass einer unter-

stellten Gesundheitsbeeinträchtigung durch Schließen der Fenster begegnet werden könne. Die Untersuchung stimmt dem grundsätzlich zu, benennt dafür im Gegenzug aber gesundheitliche Risiken durch Luftverunreinigungen in von Menschen bewohnten, geschlossenen Räumen. Die Untersuchung ist nachzulesen unter: [www.laekh.de/HessArzteblatt/2005/04\\_2005/aktuelles\\_fluglaerm.pdf](http://www.laekh.de/HessArzteblatt/2005/04_2005/aktuelles_fluglaerm.pdf)

## Bundesvereinigung gegen Fluglärm wählt neuen Vorsitzenden

Auf ihrer Mitgliederversammlung am 5.11.2005 im niederrheinischen Ratingen hat die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) Helmut Breidenbach zu ihrem neuen ersten Vorsitzenden und Präsidenten gewählt. Er löst damit in der Vereinigung der von Fluglärm betroffenen Städten, Gemeinden und Schutzvereinen Joachim Hans Beckers ab, der nicht mehr kandidiert hat. Joachim Hans Beckers war von 1979 bis 2001 Vizepräsident und von 2001 bis 2005 Präsident der BVF.

## 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](mailto: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](mailto:mail@vcd.org)  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org)

### Redaktion

Ulrich Kohnen, Wolfram Schroff, Katrin Bienge

### Layout

Holger Pless, [www.plessdesign.de](http://www.plessdesign.de)

### V.i.S.d.P.

Ulrich Kohnen  
[ulrich.kohnen@vcd.org](mailto: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.