

2. Ausgabe, 6. Oktober 2004

Bush-Allianz torpediert Klimaschutz im internationalen Flugverkehr

Mit großer Sorge blicken die im Arbeitskreis Flugverkehr zusammengeschlossenen Umweltverbände (BUND, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Germanwatch, Robin Wood und VCD) derzeit nach Montreal, wo vom 28. September bis 8. Oktober die Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) stattfindet. Auf der Versammlung soll über einen Antrag der USA sowie weiterer 21 Staaten (darunter Kanada, Japan, Russland, China und Indien) abgestimmt werden, der zum Ziel hat, wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Flugverkehr zu unterbinden. Konkret wird für Anhang I der Resolution A 33-7 der Generalversammlung folgender

und VCD am 9. September: »Es ist schon schlimm genug, dass die Bush-Regierung Klimaschutz im eigenen Land blockiert. Dass die USA nun auch noch zusammen mit anderen Staaten den Europäern Umweltabgaben im Flugverkehr verbieten wollen, ist pure Verhinderungspolitik«.

Michael Gehrman, Bundesvorsitzender des VCD, richtete im Namen auch der anderen im AK Flugverkehr zusammengeschlossenen Umweltverbände Briefe an Bundeskanzler Schröder, Verkehrsminister Stolpe, Finanzminister Eichel und die Bundestagsfraktionen mit dem Appell, sich an den Koalitionsvertrag und Bundestagsbeschlüsse zu halten und für wirksame Klimaschutzinstrumente auf internationaler Ebene zu kämpfen.

Die Umweltverbände haben Gerhard Schröder außerdem aufgefordert, künftig den Bereich »Flugverkehr und Klima« von Bundesverkehrsminister Stolpe an Bundesumweltminister Trittin zu übertragen; Hans Eichel solle den Handlungsspielraum der neuen Energiesteuerrichtlinie der EU nutzen und zusammen mit ausgewählten europäischen Partnerstaaten eine Kerosinsteuer auf Flüge zwischen Deutschland und diesen Staaten einführen.

Am 16. September hat das Europäische Parlament mit großer Mehrheit einer auf Initiative der Grünen/EFA entstandenen Resolution zugestimmt, mit der die EU zu einer klaren Positionierung gegen die US-Initiative und zugunsten von emissionsabhängigen Abgaben im Flugverkehr aufgefordert wird. Nach Auskunft von Herrn Schimmig, Referatsleiter Verkehr der ständigen Vertretung Deutschlands bei der EU, gegenüber dem VCD werden auch alle 41 europäischen Staaten, die sich in der European Civil Aviation Conference zusammengeschlossen haben, bei der ICAO-Hauptversammlung gegen die Initiative der Bush-Allianz stimmen. Damit ist allerdings noch nicht gesichert, ob nicht doch eine Zwei-Drittel-Mehrheit zustande kommt, da in der ICAO 188 stimmberechtigte Staaten organisiert sind.

Ein umfangreiches Hintergrundpapier zum Thema einschließlich einer Bewertung von 10 Jahren Politik im Bereich »Klimaschutz Flugverkehr« von Deutschland, EU und ICAO findet sich unter:
www.germanwatch.org/rio/flug10j.htm

Inhalt

- 1 Bush-Allianz gegen Umweltabgaben
- 2 Fluglärmgesetz
- 3 Fluglärmgesetz
Interview mit Uwe Lahl
- 4 Verschiedenes
Veröffentlichungen
- 5 Europa
- 6 Termine
Impressum



Foto: Archiv

Passus vorgeschlagen: »Urges Staates to refrain from unilateral action to introduce emission-related levies« (Fordert die Staaten eindringlich auf, von einseitigen Maßnahmen zur Einführung emissionsabhängiger Abgaben abzusehen). Nach einhelliger Auffassung von Umweltexperten bedeutet eine solche Regelung das Aus für die von der Europäischen Union favorisierte flugstreckenbezogene Emissionsabgabe innerhalb Europas. Mittelbar wären auch eine europaweite Kerosinsteuer und die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel betroffen. Die Initiative trägt die Handschrift der US-Regierung unter George Bush. Deshalb äußerte Dietrich Brockhagen, Flugverkehrsexperte von Germanwatch, unverhohlen seinen Unmut bei einer gemeinsamen Pressekonferenz von Germanwatch, BUND

Anhörung zum Fluglärmgesetz beim Bundesumweltministerium

Am 13. und 14. September fand am Bonner Dienstsitz des Bundesumweltministeriums eine Verbändeanhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (Fluglärmgesetz) statt. Vor der Anhörung wandten sich Helmar Pless (VCD), Joachim Hans Beckers (Bundesvereinigung gegen Fluglärm, BVF), Dr. Werner Reh (BUND) und Helmut Röscheisen (Deutscher Naturschutzring, DNR) in einer Pressekonferenz an die Medien.

Helmar Pless machte hier deutlich, dass der Gesetzentwurf bereits einen sehr weitgehenden Kompromiss zwischen den wirtschaftlichen Interessen und dem Schutz der betroffenen Bevölkerung darstelle. Nicht akzeptabel seien die von Bundesverkehrsministerium und Luft-



Foto: H.Pless

verkehrswirtschaft geforderte Abschwächung der Lärmwerte, eine Rücknahme der anspruchsvolleren Werte bei Neu- und Ausbau von Flugplätzen und die Nichtanwendung der sog. 100-100-Regelung.

Das Umweltbundesamt schätzt die Kostenfolgen des Gesetzes für die Luftverkehrswirtschaft auf 500 Millionen Euro. Joachim Hans Beckers (BVF) äußerte vor diesem Hintergrund: »Es ist schamlos und für die Fluglärm-betroffenen entwürdigend, wie die Luftverkehrslobby um jeden Dezibel feilscht angesichts einer extrem langen Streckung der Kostenfolgen über 10 Jahre und einer durchschnittlichen Flugticketerhöhung von weit weniger als einem Euro.«

Nach Auffassung von Werner Reh (BUND) hat das Fluglärmgesetz seinen Namen eigentlich nicht verdient, da lediglich der passive Schallschutz an Gebäuden in Flughafennähe geregelt wird. Er fordert von Bundesverkehrsminister Stolpe deshalb, nun auch den aktiven Lärmschutz beim Flugverkehr auf eine neue rechtliche Basis zu stellen. Insbesondere sei es an der Zeit, endlich eine rechtliche Grundlage für Nachtflugverbote zu schaffen.

Aus Sicht von Helmut Röscheisen (DNR) hängt vom Erfolg eines fortschrittlichen Fluglärmgesetzes die umweltpolitische Glaubwürdigkeit der Bundesregierung ab, da der Fluglärm zu einem der größten Umweltprobleme in Deutschland gehöre.

In der Anhörung selbst zeigten die Vertreter der Luftverkehrslobby wenig Bereitschaft, den Interessen der Fluglärm-betroffenen entgegenzukommen. Nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) belaufen sich die Kosten für zusätzliche Schallschutzvorkehrungen seitens der zivilen Flugplätze auf mindestens

1 Milliarde Euro. Die Anwendung der 100-100-Regel sei in keiner Weise sachgerecht und führe zu theoretisch überhöhten Lärmbelastungen des Flughafenumlandes. Die vom Bundesumweltministerium vorgeschlagenen Lärmwerte reflektierten angeblich nicht den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung. Vertretbar wäre nur ein Wert von 67 dB(A) als Untergrenze für den Tagesmittelungspegel. Schließlich wandten sich die Flughafenvertreter scharf gegen eine Verankerung von um 5 Dezibel niedrigeren Lärmwerten für Neubau und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Fluglärmgesetz.

Die Vertreter der Umwelt- und Lärmschutzverbände entgegneten hierauf, dass das Gesetz alles andere als besonders fortschrittlich oder überzogen sei, sondern nur das Schutzniveau reflektiere, das bei aktuellen Genehmigungsverfahren bereits erreicht sei, wie beispielsweise beim Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen Berlin-Schönefeld oder im Rahmen des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens erreicht wurde. Der überwiegende Anteil der Kosten könne deshalb auch nicht dem Fluglärmgesetz angelastet werden, sondern würde sowieso spätestens per Gerichtsbeschluss von den Flughafenbetreibern eingefordert werden. Bei der Lärmwirkungsfrage halten die Umweltverbände die Erkenntnisse des Umweltbundesamtes für hinreichend belegt, dass bei einem Tagesmittelungspegel oberhalb von 65 dB(A) erhöhte Risiken für Gesundheitsbeeinträchtigungen bestehen und oberhalb von 60 dB(A) bei Fluglärm nicht auszuschließen sind. Die entsprechenden Werte für die Nacht (22 bis 6 Uhr) liegen bei 55 dB(A) bzw. 50 dB(A).



Foto: H.Pless

Die gemeinsame Stellungnahme von BBU, BUND, BVF, DAL, DNR, Germanwatch, NABU, Robin Wood und VCD zum Fluglärmgesetz-entwurf kann heruntergeladen werden unter: www.vcd.org/flugverkehr. Eine noch ausführlichere Stellungnahme der BVF findet sich unter: www.fluglaerm.de. Die Position der ADV findet sich unter: www.adv-net.org

Standhaft bleiben – Interview mit Uwe Lahl zum Fluglärmsgesetz



*Dr. Uwe Lahl ist Abteilungsleiter
im Bundesumweltministerium*

fairkehr (Mitgliederzeitschrift des VCD): Wird der Flugverkehr durch das neue Gesetz leiser?

Lahl: Ja, weil die Werte, die in dem Gesetz stehen, die weiteren Diskussionen und Entscheidungen zum Fluglärmschutz prägen werden. Bereits der Referentenentwurf hat dazu geführt, dass die Anforderungen an den Lärmschutz um Flughäfen höhergeschraubt wurden, wie der Planfeststellungsbeschluss Berlin-Brandenburg zeigt.

fairkehr: Was haben denn die Fluglärmbeeinträchtigten konkret vom neuen Gesetz?

Lahl: Der passive Lärmschutz wird verbessert, das heißt also, Lärmschutzfenster und andere Schallschutzmaßnahmen werden finanziert. Im Fall von Neu- und Ausbaumaßnahmen wird für eine Beeinträchtigung im Außenwohnbereich Entschädigung gezahlt, immer wenn definierte Grenzwerte überschritten sind. Zum zweiten findet eine verbesserte Steuerung der Bautätigkeit im Umfeld von Flughäfen statt. Also Bauverbote und keine Ausweisung von neuen Wohngebieten um Flughäfen.

fairkehr: Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) fordert niedrigere Grenzwerte und behauptet, Ihre Werte orientieren sich nicht an dem neusten Stand der Lärmwirkungsforschung. Was sagen Sie dazu?

Lahl: Die ADV ist die Vertretungsorganisation der Flugverkehrswirtschaft. Sie ist nicht medizinisch-naturwissenschaftlich sachverständig. Unser Gesetz ist den Vertretern der Luftverkehrswirtschaft zu ehrgeizig und vor allem zu teuer. Was die Lärmwirkungsforschung angeht, muss man feststellen, dass es eine gewisse Spannweite von Experteneinschätzungen über die erforderlichen Grenzwerte gibt. Es gibt Wissenschaftler, die eher vorsorgeorientiert argumentieren und im Sinne des Schutzes der Menschen scharfe Richtwerte fordern und es gibt Wissenschaftler, die im Auftrag der Luftverkehrswirtschaft arbeiten und die gesundheitlichen und wirtschaftlichen Belange abwägen und daher weniger scharfe Grenzwerte vorschlagen. Wir haben uns für Grenzwerte ausgesprochen, die eine fundierte medizinische Begründung aufweisen.

fairkehr: Die Flugverkehrswirtschaft empfindet die anfallenden Kosten für Lärmschutzmaßnahmen und Entschädigungen als unzumutbar? Wie bewerten Sie das?

Lahl: Die Kostenangaben gehen ja durchaus auseinander. Während unser Umweltbundesamt von 500 Millionen Euro für den zivilen Bereich spricht, sagt die ADV, es sind mindestens eine Milliarde Euro, die unser Entwurf die Luftverkehrswirtschaft kosten wird. Wie es zu den unterschiedlichen Zahlen kommt, können wir im Augenblick nicht vollständig aufklären, weil die Luftverkehrswirtschaft ihre Kostenrechnung nicht offenlegt. Wobei die wesentliche Ursache wohl die unterschiedliche Erwartung ist, was den Ausbau der Flughäfen, neben Berlin und Frankfurt, angeht. Aber selbst wenn eine Milliarde zuträfe, wären das aufs Flugticket umgerechnet nur knapp zwei Euro. Das muss doch finanzierbar sein. Es kann nicht sein, dass wir uns über diese Zahlen so streiten müssen.

fairkehr: Welche Erkenntnisse haben sie aus der Anhörung der Verbände zum Gesetzesentwurf gezogen?

Lahl: Wir fühlen uns von zwei Seiten in die Zange genommen. Die eine Seite findet unseren Entwurf nur schwer erträglich und viel zu teuer. Die andere Seite fordert schärfere Werte und möchte insbesondere Regelungen zum aktiven Lärmschutz ergänzt haben. Das kann ich auch aus deren Betroffenheit heraus verstehen. Beim aktiven Lärmschutz, also zum Beispiel bei Nachtflugverboten oder -beschränkungen, muss man Fragen der Gesetzessystematik mit einbeziehen. Fragen zum Nachtflugverbot tangieren den Kern der luftverkehrsrechtlichen Einzelgenehmigungen, die von den zuständigen Landesbehörden ausgesprochen werden. Diese Fragen müssen die zuständigen Behörden und die Landesministerien auskämpfen. Wir diskutieren gegenwärtig mit dem Bundesverkehrsministerium, ob es im Rahmen der Umsetzung von zwei EU-Richtlinien nicht notwendig wäre, von den zuständigen Behörden und Flughäfen in gegebenen zeitlichen Abständen eine Aktionsplanung zur Lärminderung zu verlangen, in dem der aktive Lärmschutz auch eine wesentliche Rolle spielt. Diese Diskussion ist noch nicht abgeschlossen. Allerdings würde so eine Regelung nicht im Fluglärmsgesetz getroffen werden. Ich weiß auch nicht, ob es klug ist diese beiden Dinge so zu verzahnen, dass möglicherweise keins von beiden Gesetz wird. Wenn man alles zusammenpackt, kann man möglicherweise nachher das Gesamtpaket nicht mehr heben.

fairkehr: Wie geht es denn jetzt mit dem Gesetzesentwurf weiter?

Lahl: Wir wollen versuchen noch in diesem Jahr ins Kabinett zu kommen und würden danach den Entwurf im nächsten Jahr also dem Bundestag und Bundesrat zuleiten. Wobei wir das Gesetz so zugeschnitten haben, dass es im Bundesrat nicht zustimmungspflichtig ist.

fairkehr: Während der Anhörung hielten Demonstranten ein Plakat hoch mit der Aufschrift „Bleiben sie standhaft, Herr Trittin“ Bleibt das Umweltministerium in seinen Forderungen standhaft?

Lahl: Ja, wir wollen kein verwässertes Gesetz. Die fortschrittlichen Standards der Rechtssprechung und Genehmigungsentscheidungen dürfen nicht unterschritten werden. In welchem Umfang wir aber über den heutigen Standard hinausgehen können, ist im Augenblick offen.

(Interview: Valeska Zepp)

Schlechte Noten für Flugverkehrspolitik

Der VCD hat am 15. September im Rahmen einer Pressekonferenz zur Halbzeit der aktuellen Legislaturperiode der rot-grünen Bundesregierung eine weitgehend negative Bilanz in der Verkehrspolitik festgestellt. Dies trifft insbesondere auch für die Umweltpolitik beim Flugverkehr zu. Der Koalitionsvertrag von 2002 zwischen SPD und Bündnis 90/ Die Grünen sieht die Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung für Flüge in andere EU-Länder, das verstärkte Bemühen für eine europaweite Kerosinbesteuerung bzw. europäische flugstreckenbezogene Emissionsabgabe, den Ersatz von innerdeutschem Luftverkehr durch Attraktivierung des Schienenverkehrs und die Novellierung des Fluglärmsgesetzes vor. Verwirklicht wurde davon bislang kaum etwas. Die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge wurde von Bundesregierung und rot-grüner Mehrheit zwar mit dem Steuervergünstigungsabbaugesetz beschlossen, dieser Beschluss wurde allerdings vom unionsdominierten Bundesrat gestoppt. Bei den Fragen eines wirksamen Lärm- und Klimaschutzes kommen von Bundesumweltminister Trittin positive Impulse, während Bundesverkehrsminister Stolpe hier meist auf der Bremse steht. Mit dem Köln-Bonner Flughafen wurde zwar ein zentraler Flughafen an den ICE angebunden, die entscheidenden Weichenstellungen für eine Verlagerung von Inlandsflügen auf die Bahn sind allerdings noch nicht erfolgt. Hierzu gehört insbesondere der Abbau gravierender Wettbewerbsverzerrungen zwischen Flugverkehr und Bahn (Befreiung des Flugverkehrs von Mehrwertsteuer bei Auslandsflügen, Mineralölsteuer und Ökosteuer).

Ein 12-seitiges Hintergrundpapier des VCD mit der detaillierten Bewertung der rot-grünen Verkehrspolitik findet sich unter: www.vcd.org/downloads/HG_VCD_Halbzeitbilanz_2004.pdf

EU-Forschung für Flugzeuge und Hubschrauber

Die EU-Kommission unterstützt mehrere Forschungsprojekte zur Verringerung von Fluglärm und Kerosinverbrauch. Das größte dieser Projekte ist das europaweite Lärmreduzierungsprogramm SILENCE(R). Ein Konsortium von 51 Unternehmen testet, unterstützt mit EU-Fördermitteln, neue Technologien mit dem Ziel, den Flugzeuglärm bis 2008 durchschnittlich um sechs Dezibel zu reduzieren. Die EU trägt die Hälfte des Projektbudgets von 110 Millionen Euro. Im Rahmen des SILENCE(R)-Projekts wird an besonders leisen Triebwerken und lärmreduzierenden Flugzeugformen geforscht.

Andere europäische Forschungsprogramme im Rahmen der aktuellen EU-Kampagne verfolgen ähnliche Ziele. Mehr als 500 Forscher aus allen EU-Ländern werden an der Lärmreduzierung im Flugverkehr arbeiten. Zu den weiteren wichtigen Initiativen gehören FRIEND-COPTER, ein Vorhaben zur Minderung der Triebwerks- und Rotorblattgeräusche von Hubschraubern, TANGO, bei dem es um leichtere Flugzeugstrukturen geht, EEFAE für verbrauchs- und emissionsarme Triebwerke und AWIATOR, das die Verringerung des Gewichts von Flugzeugstrukturen, die Lärminderung und die Verbesserung der Flugleistungen zum Ziel hat.

Weitere Informationen: <http://europa.eu.int/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/775>

Veröffentlichungen zum Thema

Lärmstudie 2000 – Die Belästigungssituation im Umfeld des Flughafens Zürich

von Katja Wirth, Shaker-Verlag 2004, 49,80 Euro, Infos zur Studie unter: www.laerm2000.ethz.ch

Emissionshandel im internationalen Luftverkehr:

Das Öko-Institut hat im Auftrag des Umweltbundesamtes eine Studie zur Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel erstellt. Untersucht wurde, wie der Beitrag des Luftverkehrs durch Emissionshandel reduziert bzw. begrenzt werden kann. Dabei werden sowohl die unterschiedlichen Ausgestaltungsoptionen (Handelsregime, Bemessungsgrundlage, Verpflichtete etc.) als auch die Vermeidungskosten und -potenziale verschiedener Minderungsmaßnahmen (Flugroutenoptimierung, früh-

zeitige Stilllegung, Verbesserung der Aerodynamik etc.) betrachtet. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass ein Emissionshandelssystem im Luftverkehr möglich und sinnvoll ist. Wichtig ist jedoch, dass dabei die gesamte Klimawirksamkeit des Luftverkehrs erfasst wird, da es sonst zu Fehlsteuerungen kommen kann. Download: www.umweltbundesamt.org/fpdf-1/2604.pdf

Studie zur Nachhaltigkeit des Luftverkehrs (englisch):

Eine hervorragende Studie zum Thema »Aviation and Sustainability« wurde im Juli 2004 von John Whitelegg und Howard Cambridge vom Stockholm Environment Institute veröffentlicht. Der Download der Studie steht unter: www.sei.se/aviation/SEI-Aviation-Report.pdf

Personalien

Monika Ganseforth, Mitglied des Bundesvorstandes des VCD, wurde vor kurzem in den Beratenden Ausschuss nach § 32 a Luftverkehrsgesetz berufen. Dieser 16-köpfige Ausschuss berät Bundesumweltministerium und Bundesverkehrsministerium in Fragen des Schutzes vor Fluglärm und der Verminderung von Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge. Der Beratende Ausschuss ist vor dem Erlass von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften zu diesen Bereichen zu hören und kann Empfehlungen für Maßnahmen aussprechen. Mit der Benennung von Monika Ganseforth wird auch das starke umweltpolitische Engagement des VCD in diesem Bereich gewürdigt. Für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm sitzt Joachim Hans Beckers und für die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen Thomas Jühe (Bürgermeister der Stadt Raunheim) in diesem Ausschuss.

Gabriele Kuczmierczyk, ebenfalls VCD-Bundesvorstandsmitglied, arbeitet seit kurzem als wissenschaftliche Assistentin des Europaabgeordneten Michael Cramer (Bündnis 90/ Die Grünen) in Brüssel. Ihr Arbeitsschwerpunkt ist die europäische Verkehrspolitik. Cramer ist neu gewähltes Mitglied des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Europaparlamentes. Kontakt: Europäisches Parlament, ASP 08 H 251, 60, Rue Wiertz, B-1047 Brüssel, Tel.: 0032 2 28 47779, Email: mrcramer-assistant@europarl.eu.int

Neue EU-Kommissare für Umwelt bzw. Verkehr

Der künftige Kommissionspräsident der Europäischen Union Jose Manuel Durao Barroso hat im August 2004 die neuen EU-Kommissare der Öffentlichkeit vorgestellt. Nachfolger im Amt von EU-Umweltkommissarin Margot Wallström soll der Grieche Stavros Dimas werden. Der 63-jährige Wirtschaftsjurist Dimas, zur Zeit noch Kommissar für Arbeit und Soziales der EU, arbeitete als Anwalt sowohl für die Weltbank als auch an der New Yorker Wallstreet. Er war griechischer Handels-, Landwirtschafts- und Industrieminister für die konservative Nea Dimokratia. In punkto Umweltschutz ist Dimas bisher ein völlig unbeschriebenes Blatt.

Nachfolger von EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio soll der Franzose Jacques Barrot werden. Der 67-jährige soll zugleich einer von fünf Vizepräsidenten der EU-Kommission werden. Barrot war zuletzt Fraktionsvorsitzender der konservativen französischen Regierungspartei UMP und hat zuvor das französische Sozialministerium geleitet.

Nach Auffassung der Süddeutschen Zeitung lässt die Personenwahl des neuen Kommissionspräsidenten darauf schließen, dass er weniger ehrgeizige Vorhaben im Umwelt- und Verbraucherbereich wünscht. Ziel von Barroso ist es dagegen in erster Linie, Europa bis zum Jahr 2010 zum »weltweit wettbewerbsfähigsten Wirtschaftsraum« zu machen. Die neue Kommission wird ihr Amt Anfang November antreten. Die Amtszeit beträgt fünf Jahre.

Neues EU-Parlament zusammengelassen

Das neugewählte Europäische Parlament trat am 20. Juli 2004 zu seiner konstituierenden Sitzung zusammen. Dabei wählten die Abgeordneten den spanischen Sozialdemokraten Josep Borell zum EP-Präsidenten. Bestimmt wurden außerdem die Zusammensetzung der Ausschüsse sowie deren Vorsitzende. Vorsitzender des Umweltausschusses (Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Lebensmittelsicherheit), dem 63 Mitglieder angehören, wird der deutsche CDU-Abgeordnete Karl-Heinz Florenz (Anschrift: Europabüro Niederrhein, Groß-Opholt 3, 47506 Neukirchen-Vluyn, Tel.: 02845-77171, Email: Europabuero.Niederrhein@t-online.de). In einer Pressemitteilung hat Florenz angekündigt, dass er sich besonders in der Klimapolitik und bei Lärmemissionen engagieren werde.

Weitere Informationen zum Umweltausschuss finden sich unter: www.europarl.eu.int/committees/envi_home.htm

Vorsitzender des 51-köpfigen Verkehrsausschusses (Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr) ist der Italiener Paolo Costa (Anschrift: European Parliament, Bât. Altiero Spinelli, 09G305, Wiertzstraat 60, B-1047 Bruxelles/Brüssel).

Weitere Informationen zum Verkehrsausschuss finden sich unter: www.europarl.eu.int/committees/tran_home.htm

Umsetzungsgesetz zur EU-Umgebungs-lärmrichtlinie in der Beratung

Derzeit findet sich der Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums (BMU) zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in der Beratung des Bundesrates. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie setzt Fristen für die Erstellung von Lärmkarten und darauf aufbauend Lärminderungs-



plänen zur Bekämpfung der wesentlichen Lärmquellen. Diese Pflicht bezieht sich einerseits auf Ballungsräume mit mehr als 100.000 Einwohnern und andererseits auf Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen. Großflughäfen definiert die Richtlinie als Flughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen im Jahr. Für diese Großflughäfen (Berlin-Tegel, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Nürnberg und Stuttgart) müssen die Lärmkarten bis spätestens 30. Juni 2007 und die Lärminderungspläne bis spätestens 18. Juli 2008 vorgelegt werden. Lärmkarten und Lärminderungspläne sollen alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden. Die Karten müssen in allen EU-Staaten die Lärmindizes L_{den} und L_{night} berücksichtigen. L_{den} ist der über den gesamten 24-stündigen Tag gemittelte Schalldruckpegel mit Zuschlägen von fünf Dezibel für die vierstündige Abendzeit und zehn Dezibel für die achtstündige Nachtzeit. L_{night} ist der über die Nacht gemittelte Schalldruckpegel. Da der Fluglärmentwurf die Erstellung von Lärmkarten auf der Basis der Lärmindizes $L_{Aeq,Tag}$ bzw. $L_{Aeq,Nacht}$ vorsieht, wird es künftig zwei unterschiedliche Lärmkarten geben (gemäß Fluglärmentwurf und gemäß Umgebungs-lärmrichtlinie). Dies führt zu unnötigen Mehrkosten und ist der Bevölkerung kaum vermittelbar.

Der Entwurf eines Umsetzungsgesetzes sieht vor, die Richtlinie im Bundes-Immissionsschutzgesetz zu verankern. Der Gesetzesentwurf wird von den Umweltverbänden grundsätzlich begrüßt, denn erstmals werden Fristen gesetzt für die Erstellung von Lärminderungsplänen. Allerdings legen weder der Gesetzesentwurf noch die Richtlinie Ziel- bzw. Grenzwerte oder Eingriffsinstrumente zur Bekämpfung von Umgebungslärm fest. Damit fehlen Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten bei der Umsetzung der Maßnahmenpläne.

Die EU-Richtlinie und der Gesetzesentwurf des BMU sowie eine Stellungnahme von BUND und VCD zum Entwurf finden sich unter: www.vcd.org/flugverkehr, die Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zum Entwurf unter: www.fluglaerm.de/bvf/407-BVF-SN-RE-ULR.pdf

Termine

12. Oktober 2004: »Für mehr Ruhe in der Stadt! – Kommunale Aktivitäten zur Verkehrslärmsanierung und -vorsorge in Hessen«, 10 bis 17 Uhr, Frankfurt/Main, Umweltamt (Galvanistr. 28), Workshop des VCD Hessen zu den Themen: »Lärmpakt Hessen, kommunale Lärminderungsplanung, Umgebungslärmrichtlinie u.a. Weitere Infos und Anmeldung bei: VCD Hessen, Guido Spohr, Steinweg 21, 34117 Kassel, Tel.: 0561/ 108310, Email: laerm-hessen@vcd.org.
Infos: www.vcd.org/hessen

19. Oktober 2004: Conference Noise Research Strategies für a Quieter Europe, Brüssel, weitere Infos: www.calm-network.com

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

25. – 27. Oktober 2004: »Nachbar Flughafen – Herausforderungen und Lösungen für zukünftige Luftverkehrssysteme«, Bremen, Symposium der Deutschen Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt
Infos: www.dglr.de

12. – 14. November 2004: »Klimakongress Hamburg 2004: www.verkehr-macht-klima.de«, Hamburg; ein Forum beschäftigt sich auch mit dem Thema »Flugverkehr & Tourismus«, Veranstalter: BUND Hamburg, Infos: www.verkehr-macht-klima.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, Eifelstraße 2, 53119 Bonn,

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

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

VCD – die ökologische Alternative zum ADAC

Terminhinweis

Was bringt das neue Fluglärmggesetz?

Informations- und Diskussionsveranstaltung

Donnerstag, **7.10.2004**, 19 Uhr

Forum des Stadtmuseums Siegburg (Markt 46)

Referenten:

Dr. Uwe Lahl, Bundesumweltministerium

Dr. Ulrich Stöcker, Bundesverkehrsministerium

Martin Partsch, Flughafen Köln/Bonn

Dr. Werner Reh, BUND

Wolfgang Hoffmann, Lärmschutzgemeinschaft Flughafen

Köln/Bonn

Moderation: Halvard Langhoff, Kölner Stadt-Anzeiger

Veranstalter: BUND,

Bundesvereinigung gegen Fluglärm, VCD

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Eifelstraße 2 • 53119 Bonn

Fon 02 28/98 585-0 • Fax -10

mail@vcd.org

www.vcd.org

Redaktion

Helmar Pless, Marcus Ittermann

Layout

Holger Pless, www.plessdesign.de

V.i.S.d.P.

Helmar Pless

helmar.pless@vcd.org

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

Dieser Newsletter wurde finanziell gefördert durch:



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.