

3. Ausgabe, 6. Dezember 2004

VCD weist Wunschliste der Luftfahrtindustrie entschieden zurück

Der VCD lehnt den »Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur«, den die »Initiative Luftverkehr für Deutschland« am 20. Oktober Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe überreichte, entschieden ab. Für den VCD ist es ein völlig falsches Signal, den bisher bereits stark subventionierten Flugverkehr weiter zu verhätscheln. Der Flugverkehr liegt schwer auf der Tasche des Steuerzahlers. Kerosin ist im gewerblichen Flugverkehr von der Mineralöl- und Ökosteuern befreit. Auf internationale Flugtickets wird keine Mehrwertsteuer erhoben. Flughäfen und Fluglinien werden teilweise stark subventioniert.

Es ist – auch angesichts der angespannten Finanzlage der öffentlichen Haushalte – ein Gebot der Stunde, die bisherigen Pfründe anzugehen und endlich die besonders umweltschädlichen Subventionen des Flugverkehrs abzubauen. Dem Argument der großen volkswirtschaftlichen Bedeutung im Hinblick auf die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen widerspricht der VCD. Zwar werden in unmittelbarer Umgebung von Flughäfen Arbeitsplätze geschaffen, volkswirtschaftlich betrachtet ergibt sich durch die Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland jedoch ein Minus in der Arbeitsmarktbilanz. Die billige Luftfracht hat es erst ermöglicht, in so großem Maße arbeitsintensive Produktionsprozesse, ja ganze Branchen, in Niedriglohnländer zu verlagern.

Völlig unvereinbar ist der vorgeschlagene Ausbau von Flughäfen mit der Klimaschutzpolitik der Bundesregierung. Der zunehmende Flugverkehr trägt immer stärker zum Klimawandel bei. Werden die von der Luftverkehrslobby angestrebten Zuwachsraten beim Flugverkehr Wirklichkeit, dann kann Deutschland seine Reduktionsverpflichtungen aus dem Kyoto-Protokoll nicht erfüllen.

Alfred Schreiber, Sprecher des Arbeitskreises Flugverkehr des VCD

Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur

Der Masterplan der »Initiative Luftverkehr« verfolgt das Ziel, die Infrastruktur an die »stetig steigende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen anzupassen« und die »Rolle Deutschlands als bedeutende internationale Luftverkehrsdrehscheibe zu stärken«. Vom Bund und den Ländern fordert die Luftverkehrslobby dabei die Finanzierung der Anbindung der Flughäfen, die Entwicklung der Flughafeninfrastruktur soll hingegen Aufgabe der Luftverkehrsunternehmen sein. Der Masterplan schlägt die Konzentration staatlicher Mittel auf die acht wichtigsten Flughäfen (Frankfurt, München, Hamburg, Hannover, Berlin, Köln/Bonn, Düsseldorf und Stuttgart) vor. Kritisiert wird dagegen die Subventionierung von Regionalflughäfen. Der Masterplan findet sich unter: www.initiative-luftverkehr.de

VCD übergibt 5.000 Unterschriften an Staatssekretärin Gleicke

Ende Oktober überreichten Monika Ganseforth, VCD-Bundesvorstandsmitglied, sowie VCD-Verkehrsreferent Helmar Pless rund 5.000 Unterschriften für ein anspruchsvolles Fluglärmsgesetz an die parlamentarische Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium Iris Gleicke (SPD). Die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner fordern Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe auf, die für Fluglärms-



Foto: David Ausserhofer

Helmar Pless, Iris Gleicke und Monika Ganseforth (von links)

betroffene besonders fortschrittlichen Bestandteile im Gesetzentwurf des Bundesumweltministeriums zu unterstützen. Im Gespräch mit der Staatssekretärin betonten die VCD-Vertreter, dass bei Neu- und wesentlichen Ausbau von Flugplätzen um fünf Dezibel strengere Lärmgrenzwerte zur Anwendung kommen und endlich eine wirksame Rechtsgrundlage für aktiven Lärmschutz (Betriebsbeschränkungen, Nachtflugverbote usw.) geschaffen werden müssten. Hierzu sei es erforderlich, endlich auch ein Gesetzentwurf zur Umsetzung der europäischen Richtlinie über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen vorzulegen.

Iris Gleicke zeigte sich zuversichtlich, dass sich Bundesverkehrsministerium und Bundesumweltministerium bald auf für alle Seiten vertretbare Gesetzentwürfe einigen würden. Diese Entwürfe seien dann zustimmungsfrei und können demnach nicht vom Bundesrat blockiert werden.

Inhalt

- 2 ICAO-Generalversammlung Emissionshandel Kerosinsteuer
- 3 DLR-Nachtflugstudie
- 4 Fluglärmsstudien
- 5 Umgebungslärmrichtlinie Berlin-Besuch RDF
- 6 Chemtrails Freispruch für Robin Wood
- 7 Verschiedenes
- 8 Termine, Impressum

ICAO-Generalversammlung lässt Vorreiterrolle der EU beim Klimaschutz weiter zu

Die europäischen Staaten konnten bei der letzten Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) durch ein geschlossenes Vorgehen das Schlimmste verhindern. Der Vorstoß von 22 Staaten unter Federführung der USA, die Einführung von streckenbezogener Emissionsabgaben rechtlich zu unterbinden, fand keine Mehrheit (siehe Newsletter Flugverkehr & Umwelt Nr. 2). Der VCD hatte sich in dieser Angelegenheit im Namen aller im AK Flugverkehr vertretenen Umweltverbände an die Bundesregierung gewendet. In seinem Antwortschreiben an den VCD bekannte Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe denn auch: »Ich bin der Überzeugung, dass alle Optionen für ökonomische Maßnahmen erhalten bleiben sollten.«

Der nun verabschiedete Text der Umweltresolution A33-7 muss als Kompromiss verstanden werden. Er legt fest, dass die Europäische Union zwar eine Richtlinie über die Besteuerung von Kerosin bzw. die Erhebung einer streckenbezogenen Emissionsabgabe innerhalb der EU vorbereiten und verabschieden kann. Eine solche Richtlinie dürfe aber erst nach der nächsten ICAO-Generalversammlung im Jahr 2007 in Kraft treten. Nach Ansicht des Geschäftsführers von Transport & Environment, Jos Dings, der die Generalversammlung in Montreal für die Europäischen Umweltverbände mitverfolgte, werden die nächsten drei Jahre ganz entscheidend für den Klimaschutz beim Flugverkehr sein. Europa sei nun die Gelegenheit gegeben worden, Aktivitäten in dieser Richtung zu entfalten. Wenn bis zur nächsten Generalversammlung im Jahr 2007 kein konkreter Vorschlag der Europäischen Union vorliege, würden die anderen Vertragsstaaten endgültig die Tür für Emissionsabgaben zuschlagen und den Türschlüssel wegwerfen. Um die Ergebnisse der letzten ICAO-Generalversammlung zu bewerten, führt der VCD am 14. Januar einen Workshop in Frankfurt am Main durch (siehe Seite 8!).

Eine Einschätzung von T&E sowie Green Skies zu den ICAO-Ergebnissen findet sich unter: www.t-e.eu/docs/Positionpapers/2004/2004-10-25_post_icao_assembly_briefing_v6.pdf bzw. www.greenskies.org/news

Britische Regierung will Flugverkehr in Emissionshandel einbeziehen

Derzeit kommt Bewegung in die Diskussion um eine Einbeziehung des Flugverkehrs in den CO₂-Emissionshandel gemäß Kyoto-Protokoll. Als Motor erweist sich hier vor allem die britische Regierung. Sie hat beschlossen, den Verkehrssektor in die selbst auferlegten Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 20 % bis zum Jahr 2020 einzubeziehen und vorzuschlagen, den Flugverkehr in das europäische Emissionshandelssystem aufzunehmen. Dies wurde zuletzt bei der deutsch-britischen Klimakonferenz Anfang November in Berlin deutlich, die von Queen Elisabeth II. eröffnet wurde. Hier sprach sich die britische Umweltministerin Margaret Beckett deutlich für dieses

Instrument aus. Sie erwähnte auch, dass bis 2030 der Ausstoß von Treibhausgasen durch Flugzeuge in Großbritannien allein ein Viertel des gesamten Beitrages des Landes zur globalen Erwärmung ausmachen wird. Die Briten haben angekündigt, das Thema zu einem Schwerpunkt im Rahmen des Vorsitzes der G8-Staaten Anfang 2005 sowie der Britischen EU-Präsidentschaft im Sommer 2005 zu machen. Die 1. Periode des Emissionshandels startet in der EU Anfang 2005. Der Flugverkehr könnte frühestens mit der 2. Periode (d.h. ab 2008) in den Emissionshandel miteinbezogen werden. Allerdings werden bereits im Herbst 2006 die nächsten Allokationspläne für den Emissionshandel festgelegt. Die EU-Kommission hat zum Thema »Emissionshandel im Flugverkehr« eine Studie ausgeschrieben, mit dessen Ergebnisse Mitte 2005 gerechnet werden kann.

Weitere Informationen unter:

www.britischebotschaft.de/statevisit/de/press/climate_change_conf/erecence.htm

Umweltministerkonferenz für Kerosinsteuer

Auf Initiative des schleswig-holsteinischen Umweltministers Klaus Müller (Bündnis 90/ Die Grünen) hat die Umweltministerkonferenz (UMK) am 5. November 2004 einen einstimmigen Beschluss für eine europaweite Aufhebung der Steuerbefreiung für Kerosin gefasst. Minister Müller erklärte hierzu: »Flugzeuge sind und bleiben die klimaschädlichsten Verkehrsträger. Durch die Steuerbefreiung von Kerosin werden Flüge gegenüber der Bahn subventioniert. Dies kann nicht im gesellschaftlichen Interesse sein.« Minister Müller ging der Beschluss jedoch nicht weit genug. Das Land Schleswig-Holstein hatte ursprünglich die Einführung einer nationalen Kerosinsteuer auf Inlandsflüge in Kombination mit Maßnahmen zur Begrenzung von Steuerumgehungen beantragt. Dieses Anliegen fand jedoch keine Mehrheit unter den CDU-geführten Bundesländern. Diese wollen eine Kerosinsteuer nur einführen, wenn alle EU-Staaten mitziehen. Immerhin sprach sich die Umweltministerkonferenz einstimmig für eine Senkung der Mehrwertsteuer für die Bahn von 16 auf sieben Prozent aus, um faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen und die Bahn als umweltfreundlichen Verkehrsträger zu stärken. Den Emissionsrechteteil hält die UMK grundsätzlich für ein geeignetes Instrument der CO₂-Reduzierung. Die UMK bittet den Bund, die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel auf europäischer und globaler Ebene zu prüfen. Außerdem bittet die UMK die Bundesregierung, bei Überlegungen zur Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung für den grenzüberschreitenden Flugverkehr auf ein europaweit abgestimmtes Vorgehen zu achten.

Weitere Information unter: www.umweltministerkonferenz.de

DLR-Nachtflugstudie in der Kontroverse

Am 16. Juli 2004 lud der VCD renommierte Lärmwirkungsforscher und die interessierte Öffentlichkeit zu einer Fachtagung über die Ergebnisse der Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) über akute Schlafstörungen nach Bonn ein. Die Tagung fand in Kooperation mit dem Berliner Forschungsverbund Lärm und Gesundheit und mit Förderung durch das Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt statt.



Foto: H.Pless

Rund 180 Teilnehmer informieren sich im Saal des Bonner Umweltministeriums über die DLR-Studie

Dr. Alexander Samel und Dr. Mathias Basner vom Kölner DLR-Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin würdigten die fünfjährige Studie als weltweit größte Studie zu den Wirkungen von Nachtfluglärm. Durch die große Zahl aussagekräftiger Untersuchungsdaten (2.240 untersuchte Nächte) sei es möglich, zwischen dem Maximalpegel eines Fluggeräusches und dem Auftreten von Aufwachreaktionen präzise »Dosis-Wirkungs-Beziehungen« herzustellen. Die DLR-Forscher haben festgestellt, dass sich der Schlaf ihrer insgesamt 192 Testpersonen im Durchschnitt nur um zwei Minuten verkürzte. Dieses Ergebnis wurde von der Luftverkehrslobby dankbar aufgegriffen und in der Öffentlichkeit damit der Eindruck erweckt, Fluglärm sei eine Bagatelle.

Auf dem VCD-Kongress stellte Dr. Christian Maschke, Sprecher des Forschungsverbundes Lärm und Gesundheit am Berliner Zentrum Public Health, fest, dass die Studie zwar wichtige Ergebnisse zur Beurteilung akuter Wirkungen des Fluglärms auf den Schlaf, aber keine neuen Erkenntnisse zur Gesundheitsgefährdung durch nächtlichen Fluglärm liefere. Für ein Schutzkonzept, das an der Gesundheitsgefährdung von Fluglärm anknüpfe, also auch Lärmwerte für ein neues Fluglärmgesetz, bringe die Studie deshalb keine neuen Erkenntnisse. Hier könne nur eine Fluglärmuntersuchung auf breiter epidemiologischer Basis weiterhelfen. In die gleiche Kerbe schlug der Umweltepidemiologe Prof. Dr. Eberhard Greiser vom Bremer Zentrum für Public Health, der die DLR-Studie für nicht annähernd

repräsentativ im Hinblick auf die Gesamtbevölkerung hält. So wurden nur extrem gesunde und nicht zufällig ausgewählte Personen in die Studie einbezogen. Kinder und Jugendliche sowie über 65-Jährige seien von vornherein ausgeschlossen worden. Damit können die Ergebnisse nach seiner Ansicht auch nicht auf die Gesamtbevölkerung übertragen werden. Dass die Aussage einer Verkürzung der Schlafzeit um durchschnittlich 2 Minuten ohne Aussagekraft sei, machte Greiser an einem Rechenbeispiel deutlich. Denn bei 192 Probanden könne dies bedeuten, dass 163 Personen durchschlafen, 28 Personen immer wieder wach werden und einer die ganze Nacht nicht richtig schlafen könne.

Unterstützt wurde diese Auffassung auch durch Dr. Gerda Noppene von der Ärzteinitiative für gesunden Schlaf, die es wissenschaftlich für unvertretbar hält, die Ergebnisse der DLR-Studie als Nachweis für den Ausschluss von unzumutbaren oder gar gesundheitsgefährdenden Fluglärmbelastungen zu werten. Die Stichproben seien viel zu klein und zu heterogen, um irgendwelche bedeutsamen Effekte erfassen zu können. Dr. Maschke würdigte als positives Ergebnis der DLR-Studie die wissenschaftliche Bestätigung, dass die Schwelle für Aufwachreaktionen bereits bei 33 dB (A) liegt, gemessen am Ohr des Schlafers. Dies entspricht etwa der Geräuschkulisse in einer Bibliothek. Damit kann künftig nicht mehr mit Bezugnahme auf den Lärmwirkungsforscher Prof. Dr. Gerd Jansen behauptet werden, eine solche Schwelle liege erst bei 60 dB (A) (sog. »Jansen-Kriterium«). Auch Prof. Dr. Barbara Griefahn, die in der Vergangenheit eng mit Prof. Jansen zusammengearbeitet hat, bestätigte auf der Tagung diese Erkenntnis. Sie sagte hierzu: »Ich habe 1976 aus der Literatur Daten zusammengetragen und in einer Geraden verdichtet. Diese Gerade schneidet unglücklicherweise bei 60 dB(A). Sie haben aber keine Veröffentlichung von mir gesehen, in der ich 60 dB(A) als Aufwachschwelle bezeichne. Ich selbst habe immer wieder darauf hingewiesen, dass die Aufwachschwelle einen sigmoiden Verlaufs hat, weil einige Personen schon bei sehr niedrigen, andere hingegen erst bei sehr hohen Pegeln oder überhaupt nicht aufwachen.«

Prof. Monika Ganseforth, stellvertretende Bundesvorsitzende des VCD, zog aus der Tagung das Fazit, dass es künftig weiterer Fluglärmuntersuchungen auf breiter epidemiologischer Basis bedürfe. Dennoch reiche der derzeitige Erkenntnisstand aus, um der Politik klare Handlungsempfehlungen für die Gesetzgebung zu geben.

Der Tagungsband zur VCD-Tagung steht als Download-Angebot auf der VCD-Internetseite (unter der Rubrik »Tagungsdokumentationen«). Er kann auch gegen einen Kopier- und Versandkostenpauschale in Höhe von 5 Euro beim VCD angefordert werden. Ein 96-seitiger Ergebnisbericht zur DLR-Studie findet sich unter: www.dlr.de/me/Institut/Abteilungen/Flugphysiologie/Fluglaerm/FB2004-07-D.pdf

Kritische Stellungnahmen zur DLR-Studie bietet die Internet-Seite der Ärzteinitiative für gesunden Schlaf unter: www.aefusch.de

Zusammenhang zwischen Fluglärm und Erkrankungsrisiko nachgewiesen

Starke Fluglärmbelastung muss als eine ernstzunehmende Gesundheitsgefährdung eingestuft werden. Zu diesen Ergebnissen kommt die LARES-Studie (Large Analysis and Review of European Housing and Health Status), die auf Vorschlag der WHO in acht europäischen Städten (darunter in Deutschland die Stadt Bonn) im Zeitraum 2002 bis 2003 durchgeführt wurde. Die Studie erfolgte auf der Basis von umfangreichen standardisierten Befragungen (Wohnbedingungen und Gesundheitsstatus) und Wohnungsinspektionen. Auf der Grundlage einer großen Stichprobe von 8519 Studienteilnehmern im Alter von Null bis 104 Jahren konnte u.a. auch der Zusammenhang zwischen Lärmbelastung und bestimmten Erkrankungen untersucht werden. Die Ergebnisse verweisen auf ein erhöhtes Risiko, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck) bei starker Fluglärmbelastung zu erkranken. Offenbar ist Fluglärm im Sinne von Stress auslösend darüber hinaus auch ein Risikofaktor, der die Entstehung weiterer Erkrankungen begünstigen kann. Allerdings stellen die Autoren der Studie auch klar, dass das Ausmaß der gesundheitlichen Beeinträchtigung einer über Jahre einwirkenden Fluglärmbelastung im Wohnumfeld nur in epidemiologischen Studien abgeschätzt werden kann.

Ein Kurzbericht zu den Ergebnissen der LARES-Studie findet sich in der Ausgabe 2/2004 des Umweltmedizinischen Informationsdienstes auf der Internetseite des Umweltbundesamtes unter:

www.umweltdaten.de/download/umid0204.pdf

Weitere Informationen zur Studie beim Interdisziplinären Forschungsvorhaben »Lärm & Gesundheit am Berliner Zentrum Public Health der TU Berlin unter: www.tu-berlin.de/bzph/laerm-gesundheit

Neue Fluglärmstudie für den Frankfurter Flughafen geplant

Vom Regionalen Dialogforum Flughafen Frankfurt wurde vor kurzem eine groß angelegte, zwei Jahre dauernde Studie in Auftrag gegeben. Das Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung (ZEUS) soll zusammen mit dem Hörzentrum Oldenburg untersuchen, welche Auswirkungen Fluglärm auf die Gesundheit sowie die Wohn- und Lebensqualität der Bevölkerung im Umfeld des Frankfurter Flughafens hat. Im Laufe des Jahres 2005 sollen mehr als 2000 Anwohner des Flughafens ausführlich befragt werden. Für jeden Befragten wird die individuelle Schallbelastung durch Flugverkehr, aber auch durch Bahn- und Straßenverkehr bestimmt. Mit den Endergebnissen ist Ende 2006 zu rechnen.

Weitere Informationen bei: Dirk Schreckenberger, Tel.: 0234/ 70992335, Email: schreckenberger@zeugmbh.de

Lärm tötet jährlich 500 Dänen

Eine aktuelle Studie des dänischen National Institute of Occupational Health (AMI) geht von schätzungsweise jährlich 200 bis 500 Toten aus, die an Herz-Kreislauf-Erkrankungen verursacht durch Verkehrslärm in Dänemark sterben. Die Untersuchung sagt, dass 700.000 dänische Haushalte einem Mittelungspegel von über 55 Dezibel ausgesetzt sind.

Von dieser Anzahl müssen über ein Fünftel aller Haushalte sogar einen (Außen-)Lärmpegel von 65 dB(A) oder mehr aushalten. Die Studie geht davon aus, dass das Krankheitsrisiko um jeweils 9 % pro fünf Dezibel anwächst. Die medizinischen Behandlungskosten, die durch Verkehrslärm in Dänemark verursacht werden, werden auf jährlich 5,4 bis 13,4 Millionen Euro geschätzt. Infos: www.ami.dk

Chronischer Verkehrslärm erhöht das Herzinfarkt-Risiko

Im März 2004 veröffentlichte das Umweltbundesamt die Ergebnisse der »NaRoMi«-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infarction), die sich im wesentlichen nur auf Straßenverkehrs- und Arbeitslärm beziehen. Die Studie untermauert den durch frühere UBA-Studien ermittelten Zusammenhang zwischen Straßenverkehrslärm und Herzinfarkt. Die Studie ermittelte für Männer ein um 30 Prozent erhöhtes Risiko, einen Herzinfarkt zu erleiden, falls sie längere Zeit in Gebieten mit hohem Verkehrslärm wohnen, deren mittlerer Schallpegel im Außenbereich am Tag über 65 dB(A) liegt. An der Studie nahmen insgesamt 4115 Herzinfarkt-Patienten aus 32 Berliner Kliniken teil. Warum Frauen nicht betroffen waren, bleibt unklar. Möglicherweise spielen hormonelle Einflüsse oder andere Aktivitätsprofile dabei eine Rolle. Neben der objektiven Lärmbelastung war bei Männern auch die Belästigung durch nächtlichen Straßenverkehr und bei Frauen die Belästigung durch nächtlichen Fluglärm mit einem Anstieg des Herzinfarktrisikos verbunden. Weitere Informationen: www.umweltbundesamt.de/uba-info-presse/2004/pd04-019.htm bzw. www.charite.de/epidemiologie/german/projekte1024.htm Die Studie »Chronischer Lärm als Risikofaktor für den Myokardinfarkt – Ergebnisse der »NaRoMi-Studie« ist in der Reihe WaBoLu-Hefte des Umweltbundesamtes als Nr. 02/04 erschienen, umfasst 426 Seiten und kostet 10 Euro. Sie ist erhältlich bei Werbung und Vertrieb, Wolframstr. 95-96, 12105 Berlin, Email: berlin@wundv.com

Neuer Newsletter zu »Umwelt und Gesundheit«

Seit kurzem bietet das Umweltbundesamt einen elektronischen Newsletter zum Thema »Umwelt und Gesundheit« im Rahmen des Aktionsprogramms Umwelt und Gesundheit (APUG) an. Der kostenlose Informationsservice gibt einen breiten Überblick über umwelt- und gesundheitspolitische Nachrichten sowie über neu veröffentlichte Forschungsberichte der am APUG beteiligten Ministerien und Bundesbehörden. Auch die Themen verkehrsbedingte Lärmwirkungen und Gesundheitsgefahren durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe nehmen einen wichtigen Raum ein. Der Newsletter kann abonniert werden unter: www.apug.de/newsletter/index.htm Auch die APUG-Internetseite www.apug.de bietet kompaktes Wissen und Tipps zum gesundheitsbezogenen Umweltschutz für Fachleute und Laien.

Umsetzungsgesetz zur EU-Umgebungs-lärmrichtlinie in der Beratung

Am 24. September 2004 hat der Bundesrat den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Umsetzung der EU-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Drucksache 15/3782, veröffentlicht im Internet unter: <http://dip.bundestag.de/btd/15/037/1503782.pdf>) mehrheitlich abgelehnt. In dem Gesetzentwurf werden insbesondere Regelungen über die Aufstellung von örtlichen oder strategischen Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm, die Aufstellung von Lärminderungsplänen und die Öffentlichkeitsbeteiligung festgelegt (siehe auch Newsletter »Flugverkehr & Umwelt« Nr. 2/2004). Nach mehrheitlicher Auffassung des Bundesrates geht der Gesetzentwurf über eine 1:1-Umsetzung der Richtlinie hinaus und ist rechtstechnisch äußerst kompliziert. Die Bundesratsmehrheit stört sich insbesondere an den Regelungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung und dem künftigen Nebeneinander von örtlicher und strategischer Lärminderungsplanung. Gefordert wird deshalb eine Streichung der Rechtspflicht zur Aufstellung von Lärminderungsplänen unterhalb der von der EU-Umgebungslärmrichtlinie definierten Schwelle. Da der Gesetzentwurf die Gemeinden durch die zwingende Mitwirkung an strategischen Lärmkarten und durch die Regelzuständigkeit für Lärminderungspläne in erheblichem Umfang finanziell belastet, verlangt der Bundesrat einen Kostenausgleich durch den Bund. Den Beschluss des Bundesrates (Drucksache 610/04) findet man unter www.bundesrat.de unter der Rubrik »Drucksachen«.

Am 13. Oktober 2004 hat die Bundesregierung in einer Gegenäußerung die Einwände des Bundesrates unter Berufung auf die Vorgaben der EU weitgehend zurückgewiesen (Drucksache 15/3921, Internet: <http://dip.bundestag.de/btd/15/039/1503921.pdf>).

Mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen hat der Bundestag am 28. Oktober den Gesetzentwurf der Bundesregierung mit den Änderungen des Umweltausschusses (Drucksache 15/4024, Internet: <http://dip.bundestag.de/btd/15/040/1504024.pdf>) beschlossen. Vom Umweltausschuss wurden insbesondere Formulierungen des Gesetzentwurfs zur Lärminderungsplanung für Verkehrsflughäfen (§ 47e Abs. 3 Satz 3 BImSchG) geändert sowie Rechtsvorschriften zur Erweiterung der Fördervoraussetzungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) eingefügt. Künftig werden demnach auch Lärminderungsmaßnahmen sowie die Aufstellung und Überarbeitung von Lärmkarten und Lärminderungsplänen zu Fördertatbeständen des GVFG. Umgekehrt soll ein Vorhaben in einem von der Lärmkartierung erfassten Gebiet nur gefördert werden, wenn es in einem Lärminderungsplan berücksichtigt ist.

Dieser geänderte Gesetzentwurf wurde am 26.11.2004 erneut vom Bundesrat mehrheitlich abgelehnt (Drucksache 855/04 und 855/1/04). Die Bundesregierung wurde aufgefordert, einen neuen Gesetzentwurf vorzulegen. Da das Gesetz zustimmungspflichtig ist, wird die Bundesregierung nun den Vermittlungsausschuss des Bundesrates anrufen.

Keine Einwände gegen das Nachtflugverbot in Frankfurt

Am 30. September reiste eine Delegation des Regionalen Dialogforums (RDF) unter der Leitung von Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner (Präsident der TU Darmstadt) und je ein Vertreter der Städte und Gemeinden aus der Rhein-Main-Region, der Luftfahrtseite und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm nach Berlin, um der parlamentarischen Staatssekretärin des Bundesumweltministeriums, Margareta Wolf, die Zielsetzung des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens vorzustellen. Zum anderen konnten sich die Delegationsmitglieder bei Gesprächen mit den Bundestagsfraktionen von SPD, CDU, Bündnis 90/Die Grünen und FDP sowie mit Vertretern des Verkehrsclub Deutschlands über aktuelle Debatten im Bund informieren. Themen waren u.a. das in Frankfurt geplante Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr, das Flughafensystem Frankfurt-Hahn, das neue Fluglärmgesetz, die Luftverkehrs- bzw. Flughafenkonzeption der Bundesregierung und die Umsetzung der EU-Lärmrichtlinien. Das Bundesumweltministerium bekräftigte die im Entwurf zur Novellierung des Fluglärmgesetzes vorgesehenen Grenzwerte. Es wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, welche die unterschiedlichen Kostenkalkulationen bezüglich der Kostenfolgen des Gesetzes von Umweltbundesamt und der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) bis zum Jahresende überprüft. Auf dieser Grundlage und den Anregungen aus den Anhörungen der Fachverbände, der kommunalen Spitzenverbände und der Länder soll ein abgestimmter Kabinettsentwurf erarbeitet werden. Dieser Gesetzentwurf soll in der ersten Jahreshälfte 2005 in den Bundestag eingebracht, beraten und beschlossen werden. Abgeordnete aller vier Bundestagsfraktionen sind für eine Harmonisierung von nationaler Gesetzgebung mit den europarechtlichen Richtlinien.

Ein Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen, welches auf der Grundlage des Planfeststellungsantrags der Fraport AG durch die Hessische Landesregierung erlassen werden soll, wird von der Bundesregierung nicht in Frage gestellt. Dies ist auch die Auffassung aller Bundestagsfraktionen. Es soll allerdings kein Nachtflugverbot für alle deutschen Flughäfen geben. Die Lärmreduzierung und/oder -kontingentierung soll regional und für jeden Flughafen individuell gelöst werden, siehe Berlin-Schönefeld, München, Hamburg. Das Instrument der Mediation und die Einrichtung eines regionalen Dialogforums wie in Frankfurt soll bei möglichen Konflikten um den Ausbau anderen Flughäfen (München) nicht automatisch übertragen werden. Alle vier Fraktionen zollen dem »Frankfurter Mediationsverfahren« Anerkennung und messen ihm große Bedeutung insbesondere hinsichtlich der Erarbeitung von Gutachten oder der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit bei. (siehe dazu: www.dialogforum-flughafen.de)

Zum Thema aktive Flughafenpolitik wurde von den Vertretern aller Fraktion betont, dass eine nationale Luftverkehrskonzeption notwendig ist. Sie soll umfassender sein als das in Juni 2000 vorgelegte Flughafenkonzept der Bundesregierung. Die Bundesfraktionen arbeiten bereits an eigenen Positionen.

Dirk Treber

Chemtrails – Was ist dran an der Theorie?

Seit einiger Zeit spukt eine wilde Theorie über eine angeblich von der US-Regierung gezielt mit Hilfe von Flugzeugen herbeigeführte künstliche Bewölkung durch das Internet (z.B. bei: www.chemtrail.de). Die Internet-Suchmaschine Google verzeichnet unter dem Suchbegriff »Chemtrail« ca. 47.000 Treffer. Auch den VCD erreichten mehrere Zuschriften zu diesem Thema. Im Kern lautet die Theorie folgendermaßen: Die US-Regierung lasse weltweit und streng geheim durch Flugzeuge Chemikalien (insbesondere Aluminiumoxide in Pulverform und Bariumsalze) im Himmel versprühen, an denen dann Wasser kondensiere. Die Folge seien stabile Wolken, die das Klima beeinflussen. Damit wolle die US-Regierung dem Treibhauseffekt entgegen wirken und die Klimakatastrophe abwenden. Sie nehme dafür aber mehrere Millionen Tote infolge erhöhter Atemwegserkrankungen in Kauf, so zumindest steht es im Artikel von Gabriel Stetter in der Januar-Ausgabe der Esoterik-Zeitschrift »Raum und Zeit« (Download unter: www.chemtrail.de/downloads/Z.pdf).



Foto: Holger Pless

Wolkenbildung durch Kondensstreifen

Das Umweltbundesamt ist den Vorwürfen nachgegangen und verweist die Theorie ins Reich der Märchen. Eine bissig formulierte Abrechnung mit den Unterstützern der Chemtrail-Theorie liefert Marcel Keffenheim im Greenpeace-Magazin 5/2004 unter dem Titel »Ein Himmel voller Verschwörer«. Der Artikel ist im Internet abrufbar unter: www.greenpeace-magazin.de/magazin/reportage.php?repid_2129

Dr. Stephan Bakan vom Hamburger Max-Planck-Institut für Meteorologie verweist in seinem Leserbrief im Greenpeace-Magazin 6/2004 darauf, dass die Chemtrail-Theorie wie bei Verschwörungstheorien üblich auch wissenschaftlich belegte Elemente enthält. So ist es etwa bei hoher Feuchtigkeit in der oberen Atmosphäre durchaus möglich, dass sich langlebige und auch dicke Wolkenbänke aus einfachen von Flugzeugen erzeugten Kondensstreifen entwickeln. Auch ist bereits seit längerem bekannt, dass Flugzeuge aus verschiedenen Gründen tatsächlich zur gezielten Erzeugung von Wolken (in den USA ist Werbung am Himmel seit Jahrzehnten üblich) genutzt werden. Silberjodid wird von Flugzeugen versprüht, um Wolken zu beeinflussen und dadurch die Intensität von Gewittern zu reduzieren.

Freispruch für Robin Wood-Aktivistin

Mit einem Freispruch für eine Aktivistin der Umweltschutzorganisation »Robin Wood« endete ein Prozess vor dem Groß-Gerauer Amtsgericht. Der Frau war seitens der Staatsanwaltschaft vorgeworfen worden, Mitte August 2003 ohne Genehmigung ein so genanntes »Klettercamp« im Grundwald bei Mörfelden-Walldorf geleitet zu haben, das als politische Versammlung anzusehen gewesen sei. Gut zwei Dutzend Aktivisten hatten damals in der Nähe des Flughafens Plattformen in den Baumkronen aufgebaut und mit Transparenten gegen den drohenden Waldverlust durch den geplanten Bau der A-380-Werft protestiert.

Während des Prozesses wurde schnell deutlich, dass sich die Robin Wood-Aktivistin völlig korrekt verhalten hatte. Die Staatsanwaltschaft beantragte nach einer knappen Stunde Verhandlungsdauer schließlich selbst Freispruch. Robin Wood wertet die Anklage als Versuch, Gegner des Flughafenausbaus einzuschüchtern. Ein zweites Klettertreffen, das Robin Wood im Sommer dieses Jahres im Grundwald durchführte, wurde ebenfalls durch ein völlig überzogenes Polizeiaufgebot gestört. Für Andreas Kleinhans von der Robin Wood-Regionalgruppe Rhein-Main ist der Prozess denn auch ein klares Indiz dafür, »dass Protest gegen den Flughafenausbau im Keim erstickt werden soll: durch massive Polizeipräsenz, Schikanen der Behörden und Strafverfolgung«. Weitere Infos unter: www.robinwood.de/verkehr

Hessischer Mobilitätskongress 2004 zum Luftverkehr

Ende September fand in der Technischen Universität Darmstadt der Hessische Mobilitätskongress 2004 zum Thema Luftverkehr statt. Veranstalter war das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung. Auf der von rund 250 Teilnehmern besuchten Veranstaltung kamen fast ausschließlich Redner zu Wort, die den Ausbau und die Förderung des Luftverkehrsstandorts Hessen und hier insbesondere den Ausbau des Frankfurter Flughafens wortreich begründeten, so der hessische Ministerpräsident Roland Koch, der hessische Wirtschaftsminister Dr. Alois Rhiel und schließlich Fraport-Vorstandsvorsitzender Dr. Wilhelm Bender. Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG bestimmte mit seinem Vortrag über den »Luftverkehr im Spannungsfeld zwischen Ökonomie und Ökologie« und seiner Absage an die »Kannibalisierung des Luftverkehrs« zu den in allen Bundesländern üblichen Subventionen von Regional- und ehemaligen Militärflugplätzen für Billigfluglinien am nächsten Tag die Schlagzeilen in der Berichterstattung der bundesdeutschen Tageszeitungen. Es gab jedoch auch einen kritischen Beitrag von Dr. Harry Lehmann vom Umweltbundesamt zum Thema »Luftverkehr und Umwelt«, der allerdings auf der Tagesordnung erst am späten Nachmittag platziert war, als viele Teilnehmer die Veranstaltung schon verlassen hatten.

Insgesamt war die Veranstaltung sehr einseitig auf die Interessen der Luftfahrtlobby ausgerichtet. Der Themenkomplex »Umwelt- und Gesundheitsbelastungen durch den Luftverkehr« wurde nur in einem einzigen Beitrag beleuchtet. Die teilweise sehr komplexen Fachvorträge zur Satellitennavigation in der Luftfahrt - Europas GALILEO als die Zukunftslösung von der ESA, zum Kapazitätsmanagement des Luftraums durch die Deutsche Flugsicherung, dem Stand der Forschung, den Potenzialen und Maßnahmen zur Lärminderung durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, der Beitrag der Luftfahrtindustrie für ein nachhaltiges Wachstum am Beispiel des A380 durch die Airbus Deutschland GmbH und die moderne Triebwerksentwicklung und deren Einfluss auf den Luftverkehr am Beispiel eines Rolls-Royce-Triebwerks durch die Rolls Royce Deutschland Ltd. & Co KG waren zu lang und hauptsächlich für ein technisch vorgebildetes Publikum gedacht. Es blieb insgesamt zu wenig Zeit für Diskussion und kritische Nachfragen. Die interessierten Bürger hatten erst im Rahmen einer öffentlichen Abendveranstaltung Gelegenheit, sich über das Thema zu informieren und kritische Fragen zu stellen. Weitere Informationen siehe unter: www.mobil-in-hessen.de

Dirk Treber

Im Rahmen des BUND-Lärmprojektes wurde dieses symbolische Ortsschild aufgestellt.



BUND-Kampagne für eine nationale Kerosinsteuer

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) hat eine Kampagne zur Besteuerung des inländischen Flugverkehrs gestartet. Dabei werden Bahnreisende auf Bahnhöfen, im Internet (www.oeko-steuer.de) und im BUND-Mitgliedermagazin aufgefordert, eine »Bahnsteuererklärung« abzugeben. Mit dieser Steuererklärung soll von Hans Eichel – ironisch – der Steuervorteil zurückgefordert werden, den Flugreisende im Vergleich zu Bahnreisenden erhalten. Für den Fall, dass keine Steuererstattung gewährt wird, wird der Bundesfinanzminister aufgefordert, eine Kerosinsteuer im inländischen Flugverkehr einzuführen. Weitere Informationen bei: BUND, Matthias Seiche, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin, Tel.: 030/ 27586-433, Email: Matthias.seiche@bund.net. Ein Hintergrundpapier zur Einführung einer nationalen Kerosinsteuer kann heruntergeladen werden unter: http://bund.net/lab/reddot2/pdf/kerosinsteuer_inland.pdf

Hilfestellungen des BUND zur Bekämpfung von Fluglärm

Mit dem Projekt »Umwelt und Gesundheit im Bereich Lärm« versucht der BUND, allen Lärmgeplagten zu helfen. Das Angebot richtet sich insbesondere an Umweltgruppen und Bürgerinitiativen. Bestandteil des Projektes sind eine eigene Internetseite (www.bund.gegenlaerm.de) sowie verschiedene Aktionsmaterialien. Speziell zum Thema »Fluglärm« wird ein kostenloser Miniflyer (Format 10 x 15 cm) unter dem Titel »Das Problem Fluglärm« und ein 23-seitiges Handlungsleitfaden mit dem Titel »Aktiv gegen Lärm - Handlungsstrategien gegen Fluglärm« angeboten. In diesem Handlungsleitfaden werden die rechtlichen Möglichkeiten im Zusammenhang mit dem Aus- oder Neubau von Flugplätzen, der Änderung von Flugrouten u.ä. aufgezeigt. Weiterhin werden Tipps gegeben, wie Einfluss auf behördliche Entscheidungen genommen, Lärminderungspläne durchgesetzt und individuelle Anträge auf Schallschutzmaßnahmen gestellt werden können. Ein weiterer Leitfaden behandelt das Thema: »Tipps und Tricks für eine effektive Pressearbeit im Bereich Lärm«. Zu den angebotenen Aktionsmaterialien zählen u.a. ein Werbeballon, ein »Lärmohr« als Mahnmahl, ein symbolisches Ortsschild, »Zu laut!«-Plakate (DIN A1 und A2) und Ohropaxpackungen mit Informationskärtchen. Alle o.g. Veröffentlichungen stehen als Download-Angebot unter: www.bundgegenlaerm.de («BUND-Materialien») zur Verfügung bzw. können bestellt werden bei: Thorben Prenzel und Miriam

Barnat, BUND-Lärmprojekt, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin, Tel.: 030/ 27586-467, Fax: -440, Email: laerm@bund.net.

Beim BUND Landesverband Nordrhein-Westfalen (Merowingerstr. 88, 40225 Düsseldorf, Email: werner.reh@bund-nrw.org) kann das Faltblatt »Ausbau Flughafen Mönchengladbach – eine Zukunftsinvestition?« bestellt werden, dass wichtige Argumente gegen den Ausbau des Flugplatzes Mönchengladbach darstellt.

Termine

Workshop

Klimaschutz beim Flugverkehr Was sind die richtigen ökonomischen Instrumente?

Freitag, **14.01.2005**, 11-17.00 Uhr

Frankfurt a.M., Ökohaus, Kasseler Str. 1a

Der Workshop soll die Frage klären, welches ökonomische Instrument (Kerosinsteuer, Emissionsabgabe oder Emissionshandel) im Hinblick auf ökologische Wirksamkeit und politische Durchsetzbarkeit am besten geeignet ist, Klimaschutz auch im Flugverkehr zu verwirklichen

Referenten:

Kai Schlegelmilch, Bundesumweltministerium
Matthias Seiche, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Peter Bille, Bundesfinanzministerium
Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt

Susann Schwarze, Bundesumweltministerium
Martin Cames, Öko-Institut e.V.
Michael Cramer, Bündnis 90/ Die Grünen, MdEP
Karsten Krause, Transport & Environment

Das ausführliche Programm findet sich unter: www.vcd.org/flugverkehr

Eine Anmeldung ist erforderlich (Teilnehmerbeschränkung!).
Der Teilnahmebetrag beträgt 10,- Euro. Anmeldung bitte an Helmar Pless, Tel.: 0228/ 98585-20, Fax: -10, Email: helmar.pless@vcd.org

Veranstalter: in Kooperation mit:



Fachtagung

18. Dezember 2004: »Junk-Science oder seriöse Wissenschaft? - Die Bewertung von (Nacht-) Fluglärm«
10-16 Uhr, Mainz, Erbacher Hof, Grebenstr. 24-26
Veranstalter: BUND, Landesverband Rheinland-Pfalz
Programm unter: www.bund-rlp.de

VCD? – Ihr Info-Gutschein:

Man hat immer die Wahl: VCD – die ökologische Alternative zum ADAC! Wir müssen uns heute bewegen, um morgen noch mobil sein zu können. Neugierig? Gern schicken wir Ihnen kostenlos und unverbindlich mehr Informationen zu.

Ich will mehr wissen! Mich interessiert ...

- die Mitgliedschaft im VCD
- das Versicherungs- und Schutzbrief-Angebot des VCD
- ein Probeheft des VCD-Mitgliedermagazins »fairkehr«
- folgendes Thema:
 - Nachhaltiger Tourismus Bahn Auto
 - Kinder im Verkehr Nahverkehr Fahrrad
 - Verkehrslärm Vision Zero

Name, Vorname _____

Straße, Hausnr. _____

PLZ, Ort _____

Schreiben, faxen oder mailen Sie uns:

VCD, Kochstr. 27, 10969 Berlin,

Fax 030/280351-10, mail@vcd.org

Oder rufen Sie einfach an: 030/280351-0

VCD – die ökologische Alternative zum ADAC

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.
Projekt Flugverkehr
Niebuhrstr. 16b • 53113 Bonn
Fon 0228/98585-0 • Fax -10
mail@vcd.org
www.vcd.org

Achtung Adressänderung!

Redaktion

Helmar Pless, Marcus Ittermann, Dirk Treber

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.