

10. Ausgabe, 10. April 2006

Erneuter Anlauf zur Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Am ersten Februar 2006 hat das Bundeskabinett einen Entwurf zur Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm verabschiedet. Der Entwurf ist identisch mit dem der Vorgängerregierung und hat zum Ziel, durch eine »grundlegende Modernisierung« des Gesetzes von 1971 den Schutz der Menschen vor Fluglärm »deutlich« zu verbessern. Im Mai 2005 hatten sich nach jahrelangem Ringen (vgl. Newsletter Nr. 7) Bundesumwelt-, Bundesverkehrs- und Bundesverteidigungsministerium auf einen gemeinsamen Gesetzentwurf einigen können. Die Umsetzung fiel jedoch der Ankündigung von Neuwahlen zum Opfer.

In seiner jetzigen Form reicht der Gesetzentwurf aus Sicht des VCD noch nicht aus, Betroffenen ausreichend Schutz vor Fluglärm zu gewähren. So bleibt das Fluglärmgesetz auch weiterhin ein reines Erstattungs- und Entschädigungsgesetz. Es sieht keine Immissionsgrenzwerte vor, durch die Flughafenbetreiber gezwungen wären, mit Hilfe von Nachtflugbeschränkungen oder einem Nachtflugverbot aktiven Lärmschutz zu betreiben.

Auch sind die Grenzwerte, ab deren Überschreitung lärmbeeinträchtigte Flughafenbewohner einen Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen wie den Einbau von Schallschutzfenstern haben, immer noch viel zu hoch. Die Grenzwerte können nach aktuellen lärmmedizinischen Erkenntnissen eine Gesundheitsbeeinträchtigung von Flughafenwohnern nicht auszuschließen. Äußerst kritisch zu betrachten ist dabei insbesondere die lange zeitliche Streckung, bis die Pflicht zur Kostenerstattung für Schallschutzmaßnahmen durch die Flughafenbetreiber in Kraft tritt.

Heftige Kritik am Gesetzentwurf äußert auch die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF). Der Entwurf bleibe an einer ganzen Reihe von Flughafenstandorten, beispielsweise Düsseldorf, Hamburg, Leipzig, München, Münster/Osnabrück und Berlin-Schönefeld hinter bereits bestehenden viel weitergehenden Schallschutzregelungen zurück. An diesen Standorten, so die BVF, ist mit der Umsetzung des Entwurfs in seiner jetzigen Form mit einer teils deutlichen Reduzierung der bisherigen Schutzzonen zu rechnen. Allein am Flughafen Düsseldorf würde die Tag-Schutzzone nur noch 40 Prozent der jetzt in der Genehmigung festgelegten Fläche umfassen.



Foto: www.fotocase.de

Ungeachtet dieser deutlichen Schwächen wurde unmittelbar nach dem Einbringen des Gesetzentwurfes ins Kabinett der Ruf nach einer weiteren Abschwächung des Entwurfs laut. Unionsfraktionsvize Katherina Reiche sieht durch die Umsetzung gar Arbeitsplätze in Gefahr. Eine Umsetzung des Entwurfs in seiner jetzigen Form hätte in Abhängigkeit von Flughafenstandort, Ausbauplanung und prognostizierter Entwicklung der Passagierzahlen einen Anstieg der Ticketpreise von maximal ein bis zwei Euro zur Folge. Vor dem Hintergrund dieser Zahlen kann ein Wettbewerbsnachteil der deutschen Flughafenstandorte wohl ausgeschlossen werden, ebenso die Gefährdung von Arbeitsplätzen.

Der VCD hofft, dass das Parlament im Gesetzgebungsprozess die Schwachpunkte im Sinne der

fluglärmbeeinträchtigten Bürgerinnen und Bürger nachbessert, keine weitere Verwässerung zulässt und das Gesetz zügig verabschiedet.

Urteil zum Großflughafen Berlin-Schönefeld verkündet

Nach einer über ein Jahrzehnt dauernden Planungsphase mit Rechtsstreitigkeiten ist die Entscheidung für den Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Großflughafen Berlin-Brandenburg International gefallen. Das Bundesverwaltungsgericht hat den Planfeststellungsbeschluss unter Auflagen für rechtsgültig erklärt. Umweltschützer und Betroffene können das Urteil nicht nachvollziehen, gerade wenn man sich die Chronik der Ereignisse noch einmal vor Augen führt.

Inhalt

- 1 Fluglärmgesetz
- 2 Urteil Flughafen Berlin-Schönefeld
- 3 Sperenberg
- 4 Neuhardenberg
- 5 Ölpreissteigerung WBGU, Robin Wood
- 6 Veröffentlichungen
- 7 Parlamentarischer Abend des VCD
- 8 Impressum

- 1994** Raumordnungsverfahren erklärt Sperenberg als geeigneten Standort
- 1996** Politik entscheidet: Pro Schönefeld
- 2004** Planfeststellungsbeschluss für Schönefeld ergeht
- 2005** (Februar) Oberverwaltungsgericht Frankfurt/Oder erklärt Landesentwicklungsplan als rechtswidrig. Somit fehlt die rechtliche Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss von 2004
- 2005** (April) Baustopp durch Bundesverwaltungsgericht Leipzig
- 2006** (März) Bundesverwaltungsgericht erklärt Planfeststellungsbeschluss als rechtsgültig: Schönefeld darf gebaut werden

Die Planung der zukünftigen Berliner Flughafeninfrastruktur begann in den 1990er Jahren mit dem Raumordnungsverfahren (ROV), das 1994 Sperenberg – ein ehemaliger Militärflugplatz - als geeigneten Standort für einen Hauptstadtflughafen empfahl, wohingegen Schönefeld als »nicht geeignet« eingestuft wurde. Im Zuge des fol-



Teile der Gemeinde Selchow werden Berlin Brandenburg International weichen müssen.

Berliner Flughäfen, BBI-Öffentlichkeitsarbeit/Bildarchiv, Ralf Kunkel

genden Genehmigungsverfahren (Planfeststellung) wurde Sperenberg entgegen der ROV-Empfehlung fallen gelassen. 1996 kam es zu dem politischen »Konsensbeschluss« der Länder Berlin, Brandenburg und des Bundes, indem Schönefeld zum zukünftigen Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) bestimmt wurde. Im Gegenzug dazu sollen Tempelhof (geplant 2006) und Tegel (geplant nach Inbetriebnahme des BBI im Jahr 2011) langfristig geschlossen werden. Ebenso sind ein eigener Bahnhof unter dem Terminal und ein Autobahnanschluss geplant. Nach Angaben der Flughafenbetreiber sollen so im Jahr 2011 bis zu 22 Mio. Passagiere abgefertigt werden, die Ausbaupkapazitäten lägen allerdings bei 40 Mio. Passagieren pro Jahr. Das bedeutet 360.000 Flugzeuge, die hier pro Jahr starten und landen würden. Durch den Planfeststellungsbeschluss wurde das Verfahren im August 2004 abgeschlossen und die Genehmigung für den Ausbau von Schönefeld erteilt.

Gegner des Großflughafens klagten daraufhin erfolgreich vor dem Oberverwaltungsgericht (OVG) in Frankfurt/Oder und kippten den Landesentwicklungsplan (LEP), der die Grundlage für den Planfeststellungsbeschluss bildet. Die Landesregierung Brandenburg hätte zwischen den möglichen Standorten Sperenberg, Jüterbog-Ost und Schönefeld abwägen müssen. Ebenso konnten die Flughafenegner einen vorläufigen Baustopp für Maßnahmen am Flughafen Schönefeld vor dem Bundesverwaltungsgericht Leipzig erwirken. Das Gericht bestätigte im April 2005 die Eilanträge, um Betroffene nicht vor vollendete Tatsachen zu stellen, falls der Planfeststellungsbeschluss im anhängigen Verfahren als rechtswidrig bewertet werden würde.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) Leipzig erklärte in der mündlichen Urteilsbegründung am 16.3.2006 den Planfeststellungsbeschluss des Landes Brandenburg von 2004 als rechtsgültig und folgte somit nicht dem Urteil des OVG Frankfurt/Oder. Schönefeld kann also gebaut werden. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die Auflagen zum Lärmschutz und das Nachtflugverbot auf die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit des Projektes auswirken.

In der mündlichen Verhandlung vor dem BVwG Leipzig wurden die Kritikpunkte der Kläger zum Planfeststellungsbeschluss verhandelt. Berichten des Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V. (BVBB) zu Folge wurde der ehemalige Chef der brandenburgischen Landesplanung Gebhard in Bezug auf den Vorwurf einer fehlenden Abwägung mit seiner Aussage vor dem OVG Frankfurt/Oder zitiert: »Wir haben nicht abgewogen, wir mussten auch nicht abwägen, weil wir die politische Vorgabe des Konsensbeschlusses hatten.« Die Richter des BVwG folgten dieser Einschätzung und bestätigten, dass es keine Abwägungsfehler gegeben habe. Das Vorhaben sei durch die »gute Einbindung in das bestehende Straßen- und Schienennetz und das größere wirtschaftliche Entwicklungspotenzial eines stadtnahen Standorts« gerechtfertigt, wie die taz vom 17.3. berichtet.

Der Vorsitzende Richter Stefan Paetow erklärte weiter, dass das Lärmschutzkonzept deutlich korrigiert werden müsse, da der Flughafen sonst nicht gebaut werden dürfe. Das Gericht verhängte ein Nachtflugverbot in der Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr und beschränkte den Betrieb in den Randzeiten 22:00 bis 0:00 und 5:00 bis 6:00 Uhr. In der Pressemitteilung des Gerichts vom 17.3. steht weiter, dass hier nur die Flüge »unbedenklich [sind], [die] aus nachvollziehbaren Gründen nicht (...)« in den genehmigten Stunden abgewickelt werden können. Die schriftliche Urteilsbegründung liefert hierzu hoffentlich genauere Angaben, da ansonsten die Flughafenbetreiber versuchen werden, diese Bedingungen zu definieren. Wie der Sprecher der Geschäftsführung der Berliner Flughäfen, Dieter Johannsen-Roth, in einer Pressemitteilung vom 17.3. verkündet, will er zusammen mit den Airlines einen Bedarf für die Randzeiten »nachweisen«, der durch »gestiegenen Wettbewerbsdruck« begründet werden soll. Hier fehlen Details, ob künftig in den Randzeiten eingeplanter Flugverkehr oder nur Notfälle, beispielsweise Rettungsflüge erlaubt sein werden.

Ob Air Berlin mit seiner Ankündigung, den Standort Schönefeld zu verlassen, ernst macht, bleibt fraglich. Die Airline reagierte damit auf das Nachtflugverbot und die Einschränkungen in den Randzeiten, die wirtschaftlich nicht sinnvoll seien. Der Sprecher der Airline, Peter Hauptvogel stellte in der Berliner Zeitung vom 20.03. das Single-Airport-Konzept unter diesen Bedingungen in Frage. Jetzt »sollte man ernsthaft überlegen, ob (...) das System mit den drei Flughäfen (...) nicht doch besser für die Hauptstadt wäre«.

Das Land Brandenburg muss in dem folgenden Planergänzungsbeschluss ihre Kostenplanung der Schallschutzmaßnahmen überarbeiten, da das Gericht eine Absenkung der Lärmgrenze auf 62 dB(A) am Tag im Außenwohnbereich vorgibt und somit mehr AnwohnerInnen einen Anspruch auf Entschädigung haben. Weiterhin muss die Planungsbehörde Maximalpegel für die Randzeiten festlegen und den Lärmschutz für Außenwohnbereiche definieren, da es hierfür im PFB nur widersprüchliche Aussagen gibt.

Während der mündlichen Verhandlung haben die Anwälte der Flughafengegner ebenso die zugrunde liegende Bedarfsprognose als überholt dargestellt, da BBI zukünftig nicht als internationales Drehkreuz fungieren werde. Dies galt aber als Basis für die Prognose des Bedarfs. Lufthansa habe schon mit Frankfurt/M., Zürich und München ihren Bedarf gedeckt. Der Richterspruch verändert die Lage erneut, da ein Nachtflugverbot sowie die Einschränkungen in den Randzeiten nicht vorgesehen waren und zieht eine erneute Prüfung der Wirtschaftlichkeit nach sich.

Die Aufhebung des verhängten Baustopps sei wohl nur eine Formalie. Der Präsident des OVG Jürgen Kipp hält die Aufhebung des Baustopps laut der tageszeitung vom 18.03. für sehr wahrscheinlich, so dass die Bauvorbereitungen demnächst weiter gehen werden. Die Chance, dass BBI doch noch gestoppt wird, ist äußerst gering. Zwar überlegen die Flughafengegner, ob sie für den Fall, dass der Großflughafen BBI das Grundrecht der Unversehrtheit der Gesundheit und des Eigentums ihrer Auffassung nach verletze, Beschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe einreichen. Dieses Verfahren hätte allerdings keine aufschiebende Wirkung. Jetzt soll erst einmal die schriftliche Urteilsbegründung abgewartet werden. Zumindest werden sie die Erstellung des neuen Lärmschutzkonzepts ganz genau verfolgen.

Quellen

BBI-Homepage: www.berlin-airport.de

Bürgerinitiative – Homepage: www.airport-bbi.de

Bürgerverein Brandenburg-Berlin e.V.: www.bvbb-ev.de

Sperenberg als Jobmaschine?

Schon vor der Urteilsverkündung stellte Ralf Kunkel, Sprecher des Airports Schönefeld, gegenüber der Süddeutschen Zeitung klar, dass es keine Reserveplanung für einen Großflughafen an anderer Stelle gebe. Er bestätigte damit den regierenden Bürgermeister von Berlin Klaus Wowereit (SPD), der bereits Mitte Juli 2005 mitgeteilt hatte, dass es keine Überlegungen für einen Plan B Sperenberg gebe. 1996 hatten Berlin, Brandenburg und der Bund entschieden, den Großflughafen in Schönefeld und nicht in Sperenberg zu bauen, obwohl vieles für Sperenberg sprach. Trotz des Urteils für Schönefeld sehen die Flughafengegner in Sperenberg immer noch den einzig richtigen Standort. Diese Sicht wird auch vom ehemaligen brandenburgischen Ministerpräsidenten und Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe geteilt. Auf die Frage der Märkischen Allgemeinen Zeitung vom 17.3.2006, ob Stolpes Position, Schönefeld sei nach Sperenberg allenfalls zweitbesten Standort, noch Gültigkeit besitze, antwortete Stolpe: »Ich bin unverrückbar der Meinung, Sperenberg wäre der menschenfreundlichere Standort gewesen.«

Es mehren sich die Stimmen, die in Sperenberg auch den wirtschaftlicheren Standort sehen. Elmar Giemulla, Professor für Verwaltungs- und Luftverkehrsrecht an der Technischen Universität Berlin, schließt nicht aus, dass auf dem künftigen Großflughafen auch zwischen 22:00 Uhr und Mitternacht sowie zwischen 5:00 und 6:00 Uhr keine geplanten Flüge abgewickelt werden. Gerade diese Tagesrandzeiten seien für einen ausreichenden Schutz der Bevölkerung wichtig. Folglich wären nur Rettungsflüge oder etwa die Landung verspäteter Maschinen erlaubt. Auch ein nennenswerter Frachtverkehr, so Giemulla gegenüber der Märkischen Allgemeinen Zeitung am 18.3.2006, wäre so nicht möglich. Mit dem strikten Nachtflugverbot müssten wohl auch die Hoffnungen auf BBI als Luftfahrt-Drehkreuz endgültig begraben werden. Giemulla fasst zusammen: »In Sperenberg hätte es all diese Einschränkungen nicht gegeben. Dort hätte man wirklich einen Arbeitsplatzmotor haben können.«



Rollfeld des ehemaligen sowjetischen
 Militärflughafens Sperenberg

Quelle: VCD Berlin

Tatsächlich spricht einiges für einen auch aus wirtschaftlicher Sicht günstigeren Standort Sperenberg. Die Verpflichtung, passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen, werden die Kosten für Schönefeld weiter in die Höhe treiben. In Sperenberg wären, so Lärmexperte Prof. Dr. Christian Maschke in der Leipziger Verhandlung, mit etwa 2.500 Menschen deutlich weniger Menschen von Fluglärm betroffen als in Schönefeld (150.000). Maschke betonte, dass eine Belästigung wesentlich früher, nämlich bereits bei einem Mittelungspegel von 47 dB (A) eintritt und sich die Anzahl der rund um Schönefeld Betroffenen bei dieser Lärmbelastung auf rund 245.000 erhöht.

Ein von den Gemeinden um Sperenberg in Auftrag gegebenes Gutachten des Aachener Verkehrswissenschaftlers Ekkehard Wendler belegt zudem, dass der Bau der Verkehrsanbindung von Berlin nach Sperenberg 220 Mio. Euro weniger koste als der Anfang September vom Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg beschlossene Anschluss Schönefelds. Die Bahnfahrt nach Sperenberg würde nur 7 bis 9 Minuten mehr Zeit in Anspruch nehmen als die nach Schönefeld und ob jemals ein ICE in den Flughafenbahnhof einfahren wird, steht noch gar nicht fest. Schon ab Mai diesen Jahres wird der ICE auch nicht mehr am bestehenden Flughafenbahnhof halten.



Tower des Flughafens Sperenberg

Quelle: VCD Berlin

Neuhardenberg gibt nicht auf

Bis heute verweigern die Länder Berlin und Brandenburg dem Flughafen Neuhardenberg die Genehmigung für den gewerblichen Betrieb. Erst im November 2005 waren die Pläne zur Reaktivierung des gewerblichen Betriebs des Flughafens Neuhardenberg durch die Aussetzung des Verfahrens beim Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg ein weiteres Mal ausgebremst worden (vgl. Newsletter Nr. 9).

Doch nach dem Urteil des Leipziger Bundesverwaltungsgerichtes, das für den geplanten Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) ein Nachtflugverbot zwischen 0:00 und 5:00 Uhr vorsieht, schöpfen die Befürworter des geplanten Osteuropadrehkreuzes des irischen Billigfliegers Ryanair neue Hoffnung. Schon kurz nach der Urteilsverkündung zu BBI war die Entscheidung für ein Nachtflugverbot am zukünftigen Großflughafen Schönefeld Ziel heftiger Kritik von Seiten des Billigfliegers Air Berlin gewesen. Air Berlin erwägt, wegen des Nachtflugverbotes seine Flotte nicht mehr in Schönefeld zu stationieren.

»Da Schönefeld kein Billig-Flieger-Airport mehr sein wird, sehen wir gute Chancen«, so der Neuhardenberger Flughafenchef Dieter Vornhagen. Er sieht im Flughafen Neuhardenberg keine Konkurrenz, sondern eine Ergänzung zu BBI. Auch die Bürgerinitiative »Pro Flughafen Neuhardenberg« sieht im Nachtflugverbot für BBI die große Chance des ehemaligen DDR-Regierungsflughafens. Die Hoffnung auf wirtschaftlichen Aufschwung ist in der Region mit einer Arbeitslosigkeit von rund 25 Prozent weit größer als die Angst vor Fluglärm und Abgase. »Die Gegend ist dem Flugplatz verwurzelt. Der Fluglärm ist Musik in unseren Ohren, weil er Arbeitsplätze schafft«, so Mario Eska, Mitbegründer der Bürgerinitiative.

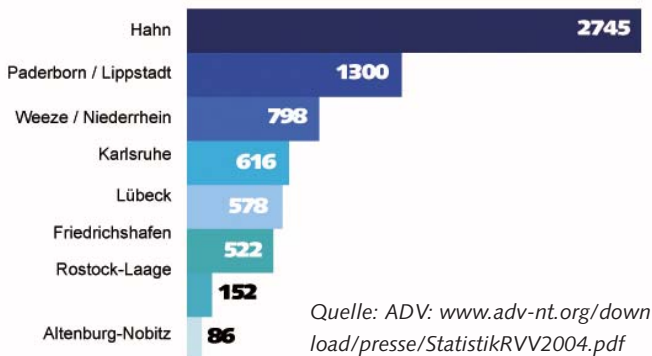
Deutsche Bank kritisiert Ausbau von Regionalflughäfen

Der Widerstand gegen den Ausbau von Regionalflughäfen wächst. Nach Kritik von Seiten der Luftverkehrswirtschaft und Unternehmensberatungen wie Booz Allen Hamilton (vgl. Newsletter Nr. 7) bezeichnet nun auch die Deutsche Bank in einem im November 2005 veröffentlichten Themenpapier den Trend zur Erweiterung als »Fehlallokation von Ressourcen«. Den Regionalflughäfen fehle ganz einfach die kritische Größe zum kostendeckenden Betrieb. Diese liege zwischen 0,5 und 2 Mio. Passagieren pro Jahr. Keiner der 39 Regionalflughäfen gelangt jedoch auch nur annähernd an die 2 Mio. Grenze. 33 davon erreichen nicht einmal 100.000 Passagiere. Und daran werde sich auch nichts ändern, da in Deutschland bereits genügend Flughäfen existieren. Vielmehr befürchten die Autoren einen weiter andauernden Subventionswettbewerb zwischen den meist öffentlichen Eigentümern von Regionalflughäfen, der nur Billigfluggesellschaften und deren Kunden zugute komme, kostendeckend arbeitenden Flughäfen hingegen schade. Abhilfe schaffen könnte nach Ansicht der Finanzexperten eine bundeseinheitliche Flughafenplanung, die der »Kleinstaaterei« ein Ende bereiten würde. Eine stärkere Privatfinanzierung von Flughäfen würde zudem deren wirtschaftlichen Erfolgsaussichten mehr in den Vordergrund rücken.

Das Themenpapier der Deutschen Bank Research »Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen« ist als Download verfügbar unter:

www.dbresearch.de/servlet/reweb2.ReWEB?rwkey=u1078719

Die sieben größten deutschen Regionalflughäfen, Passagierzahlen in Tsd.



WBGU fordert Nutzungsentgelte für den Flugverkehr

Die Erhebung von Nutzungsentgelten für den Flugverkehr ist eine der Maßnahmen, mit der Armutsbekämpfung und Umweltpolitik sinnvoll miteinander verknüpft werden können. Zu diesem Ergebnis kommt das Politikpapier »Keine Entwicklung ohne Umweltschutz: Empfehlungen zum Millenium+5-Gipfel«, das der Wissenschaftliche Beirat Globale Umweltveränderungen (WBGU) der Bundesregierung für den im September 2005 stattgefundenen UN-Gipfel für Umweltschutz und Nachhaltigkeit mit auf den Weg gab. Der WBGU wiederholt damit die Forderungen seines 2002 erschienen Sondergutachtens »Entgelte für die Nutzung globaler Gemeinschaftsgüter«. Als mögliche Formen eines Nutzungsentgelts für den Flugverkehr werden darin Flugticketabgabe, Kerosinsteuer, Emissionsabgabe und Emissionshandel genannt. Positiv beurteilt der WBGU die emissionsreduzierenden Effekte solcher Maßnahmen. Das Aufkommen aus einem weltweit eingeführten Entgeltssystem könnte zudem langfristig den anteiligen Klimaschäden durch den Luftverkehr entsprechen. Mit den Mitteln sollten zweckgebunden Klimaschutz- sowie Anpassungsmaßnahmen vor allem dort finanziert werden, wo die bereits eingetretenen und vorhersehbaren künftigen Umweltschäden besonders hoch sind, bzw. in den Ländern, die selbst dazu nur bedingt in der Lage sind.

In Frankreich ist die Abgabe auf Flugtickets beschlossene Sache (vgl. Newsletter Nr.9). Am Juli 2006 wird ein Aufschlag zwischen einem und 40 Euro pro Ticket verlangt. Präsident Jacques Chirac erhofft sich rund 210 Millionen Euro jährlich für den Kauf von Impfstoffen und Medikamenten gegen Aids, Malaria und Tuberkulose. Chirac appellierte auf einer Konferenz über internationale Steuern, die Anfang März in Paris stattfand, an die Mitgliedsstaaten von EU und OECD, dem französischen Beispiel zu folgen. Ob Deutschland dem Aufruf Chiracs folgen wird, bleibt indes unklar. Deutschland habe sich, so Entwicklungsministerin Heidmarie Wiecek-Zeul, noch nicht für ein spezifisches Instrument zur Armutsbekämpfung entschieden.

Das genannte Politikpapier ist als Download erhältlich unter: www.wbgu.de/wbgu_pp2005.pdf, das Sondergutachten ebenso unter: www.wbgu.de/wbgu_sn2005.html

Reaktionen der Fluggesellschaften auf Ölpreisteigerung

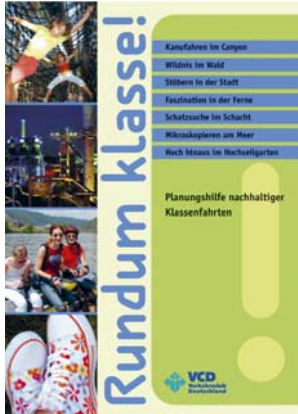
Das Jahr 2005 brachte den Fluggesellschaften weltweit anhaltendem Wachstum zum Trotz Verluste ein. Diese summieren sich laut internationalem Branchenverband IATA (International Air Transport Association) auf 5,5 Milliarden Dollar. Als alleiniger Grund für die Verluste werden die hohen Ölpreise ins Feld geführt. Giovanni Bisignani, der Generaldirektor der IATA, bezeichnete im Juni die steigenden Ölpreise gar als »fünften Reiter der Apokalypse«. Die drastische Rhetorik will dabei scheinbar vergessen machen, dass die Verluste häufig hausgemacht sind und mit dem Kerosinpreisanstieg nur wenig zu tun haben. So befindet sich laut Süddeutscher Zeitung vom 26. April 2005 beinahe die Hälfte der amerikanischen Fluggesellschaften in Insolvenzverfahren, weil sie zu spät auf Änderungen des Marktes reagiert und Einsparmaßnahmen bei den Lohn-, Pensions- und Betriebskosten vor sich hergeschoben haben. Eine bis heute anhaltende umfangreiche Subventionierung amerikanischer Fluggesellschaften durch die US-Regierung hat dies noch befördert. Zudem haben es Fluggesellschaften verpasst, rechtzeitig in energieeffizientere Techniken zu investieren, um damit unabhängiger von Ölpreisschwankungen agieren zu können, wie Jos Dings, Direktor des Europäischen Umweldachverbandes Transport & Environment, bereits am 17. Dezember letzten Jahres in der Financial Times erklärte. Ein sparsamerer Umgang mit Kerosin ist aber nicht in Sicht, schenkt man Aussagen wie der des Ex-Lufthansa-Chefs, Jürgen Weber, Bedeutung: Dieser forderte mit Blick auf die Verknappung des Rohstoffs in den nächsten Jahrzehnten, einen Teil der Ölreserven für den Flugverkehr vorzumerken, da sich Kerosin kaum durch andere Energieträger ersetzen lasse.

Robin Wood-Mitglieder verlieren Berufung

Im März 2004 hatten drei Mitglieder der Umweltorganisation Robin Wood bei der Internationalen Tourismusbörse (ITB) mit einem Transparent darauf aufmerksam gemacht, dass nach einer Studie der EU das Fliegen klimaschädlicher ist als bislang vermutet (vgl. Newsletter Nr. 1 und Nr. 9). Die Umweltaktivisten waren auf den Berliner Funkturm geklettert und hatten ein Transparent mit den Worten »Fliegen killt Klima« angebracht. Daraufhin wurden sie wegen Hausfriedensbruch verurteilt, da das Transparent unerlaubterweise auf Privatgelände angebracht worden sei. Jetzt verloren die Aktivisten auch das Berufungsverfahren. Ihre Kletterausrüstung bleibt auch nach dem Berufungs-Urteil beschlagnahmt. Darüber hinaus müssen sie eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1.300 Euro begleichen.

Ute Bertrandt, die Pressesprecherin von Robin Wood, bestätigte dennoch in der taz das Vorgehen der Demonstranten. Ohne solche spektakulären, aber immer gewaltfreien, Aktionsformen werde keiner in den Anliegen wahrgenommen. »Wenn wir nur Handzettel verteilen, nimmt keiner davon Notiz«, so Bertrandt.

VCD Planungshilfe »Nachhaltige Klassenfahrten«



Vielfach ist bei der Organisation von Klassenfahrten der Preis ausschlaggebend: möglichst günstig soll die Fahrt sein – Anreiseverkehrsmittel, Zielort oder Unterkunft spielen nur eine untergeordnete Rolle. Dies führt dazu, dass Reiseveranstalter und Fluggesellschaften mehr und mehr die scheinbar kostengünstige Alternative der »Billigflieger« auch für Schul- und Klassenfahrten ins Spiel bringen. Dass diese Art des Reisens auf Kosten der Umwelt und einer nachhaltigen Entwicklung geht, wird dabei häufig außer Acht gelassen. Die

VCD Planungshilfe »Nachhaltige Klassenfahrten« stellt Möglichkeiten vor, wie nachhaltige Aspekte bei der Planung und Durchführung von Klassenfahrten berücksichtigt werden können.

Neben grundlegenden Informationen zur Bus- oder Bahnreise, zur Wahl der Unterkunft oder zu möglichen Aktivitäten vor Ort werden in der Planungshilfe konkrete kostengünstige Pauschalangebote für Klassenfahrten vorgestellt. Dies kann eine Unterkunft sein, die Wert legt auf eine gesunde und vollwertige Ernährung, ein ergänzendes umwelt- bzw. sozialpädagogisches Begleitprogramm oder die umweltfreundliche Anreise mit Bus oder Bahn. 24 Seiten

Einkaufsführer »Bewusst reisen«



Die VERBRAUCHER INITIATIVE, der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und der WWF haben gemeinsam den Einkaufsführer »Bewusst reisen« aufgelegt. Der Einkaufsführer gibt viele praktische Tipps zur Berücksichtigung nachhaltiger Aspekte auf Reisen, von der Abreise bis zur Verpflegung, vergleicht die Umweltfolgen von Flugzeug, Auto, Bahn und Bus und empfiehlt nationale und internationale Umweltzeichen für die Urlaubsplanung. Er enthält mit dem Reisekompass auch einen übersichtlichen Qualitätscheck für bewusstes Reisen. Hier kann jeder einfach überprüfen, wie umwelt-, sozial- und wirtschaftlich verträglich die geplante Reise

ist. Der Reisekompass ist sowohl in der Printbroschüre als auch im Internet über www.reisekompass-online.de verfügbar. 28 Seiten

VCD Fakten »Güterverkehr in der Stadt – Ein unterschätztes Problem«



Seit Jahren steigen die Verkehrsleistungen des Straßengüterverkehrs. Obwohl der Güterverkehr immer mehr internationale Dimensionen annimmt wird häufig übersehen, dass sich das eigentliche Transportgeschehen in den Städten und deren Umland abspielt. insbesondere für die Ver- und Entsorgung der Stadt fast ausschließlich der Lkw eingesetzt wird, fallen die vom Lkw-Verkehr ausgehenden Belastungen – Lärm, Luftschadstoffe und erhöhtes Unfallrisiko – hier besonders

schwer ins Gewicht. Die Kurzbroschüre liefert wichtige Daten und Fakten zum städtischen Güterverkehr und zeigt erste Lösungsansätze auf. Das Faltblatt kann für 2,50 EUR Versandkostenpauschale beim VCD-Versand in der Heinrich-Sommer-Str. 13 in 59939 Olsberg, telefonisch unter 02962-845865 oder per Email: bestellung@vcd.org angefordert werden.

Reisehandbuch »Mobil im Urlaub«



Für alle, die ohne Auto verreisen wollen, hat der VCD das Reisehandbuch »Mobil im Urlaub« aufgelegt. Es zeigt Regionen in Deutschland, die besonders gut mit Bus und Bahn zu erreichen sind und informiert über umweltschonende An- und Abreise sowie die Mobilität vor Ort. Ein ausführlicher Informationsteil hält Tipps und Tricks zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bereit und

zeigt Pauschalangebote für Aktivurlaub ohne Auto: Durch den Müritznationalpark mit dem Fahrrad, wahlweise in Kombination mit einer Floß- oder Hausboottour, Wandern im Chiemgau, Kanu fahren auf der Spree oder Windsurfen an der Ostsee – all das und vieles mehr ist ohne Auto stressfrei möglich. Für die nötige Ausrüstung vor Ort sorgen Verleihstationen. Fahrradfahrer, Wanderer, Wasserbegeisterte, Kulturinteressierte und Erholungssuchende erhalten wertvolle Reisetipps. Mit dem neuen Reisehandbuch »Mobil im Urlaub« wird es noch leichter, eine spannende Reise zu planen und dabei gleichzeitig seinen ganz persönlichen Beitrag zur Verringerung der Umweltbelastungen zu leisten. 48 Seiten

Alle drei VCD-Publikationen werden im Rahmen der vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) initiierten Kampagne »ECHT GERECHT. Clever kaufen« finanziell gefördert. Die Broschüren können gegen 2,50 EUR Versandkostenpauschale beim VCD-Versand in der Heinrich-Sommer-Str. 13 in 59939 Olsberg, telefonisch unter 02962-845865 oder per Email: bestellung@vcd.org angefordert werden.

Parlamentarischer Abend zu Fluglärm und Wettbewerbsgerechtigkeit

Der VCD hat am 8.2.2006 zu einem Parlamentarischen Abend zur Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm und zur gerechteren Kostenanlastung des Flugverkehrs eingeladen. Vertreter und Vertreterinnen aller Bundestagsfraktionen, der Umweltverbände, von Bürgerinitiativen gegen Fluglärm sowie aus Klimaforschung und Lärmmedizin sind der Einladung gefolgt.

Astrid Klug, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium referierte zum aktuellen Entwurf des Fluglärmgesetzes aus Sicht der Bundesregierung, der Beitrag von Prof.Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp vom Institut für Technische Akustik der TU Berlin hatte die gesundheitlichen Wirkungen nächtlichen Fluglärms zum Thema. Der Vortrag von Dr. Dietrich Brockhagen, Geschäftsführer der atmosfair GmbH thematisierte die zunehmende Auswirkung des

Die Anwesenden diskutierten angeregt über den möglichen Abbau von staatlichen Beihilfen sowie die Stärken und Schwächen der Novellierung des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm, das am 10.2.2006 im Bundestag in die erste Lesung gegangen ist. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren sich weitgehend einig, dass der Gesetzentwurf bislang nur einen Kompromiss darstellt, der sowohl die Interessen der Flughafenanwohner als auch der Luftverkehrswirtschaft einzubeziehen versucht. Was die Zweite und Dritte Lesung im Bundestag bringen wird, bleibt offen.



Das Podium: v.l.n.r. Gerd Lottsiepen, Ulrich Kohnen, Dr. Dietrich Brockhagen, Prof.-Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp, Astrid Klug

Flugverkehrs auf den Klimawandel. Abgeschlossen wurde die Vortragsreihe von Ulrich Kohnen, Leiter des VCD-Projekts »Minderung der Umweltfolgen des Flugverkehrs«. Er stellte die Anforderungen an einen umwelt- und sozialverträglichen Flugverkehr aus Sicht der Umweltverbände vor. Hierfür müssten die wettbewerbsverzerrenden und umweltschädlichen Steuervergünstigungen (Befreiung des Flugverkehrs von der Mineralöl- und Mehrwertsteuer) beseitigt werden. Weiterhin stellte er die Kritikpunkte an dem Entwurf zum Fluglärmgesetz aus Sicht des VCD vor (s. Artikel Fluglärmgesetz).



Astrid Klug, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, referiert zur Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Quelle beider Fotos: Vertretung des Landes Sachsen-Anhalt beim Bund

Die Diskussion zog sich bis in den späten Abend hin, Von allen Anwesenden wurde die große Sachlichkeit, mit welcher der VCD das Thema Umweltfolgen des Flugverkehrs behandelt, bestätigt.

Tag gegen Lärm am 25. April 2006



Auch in diesem Jahr ruft der VCD zusammen mit zahlreichen anderen Organisationen aus dem Umwelt-, Gesundheits- und Verkehrsbereich zur aktiven Teilnahme am »Tag gegen Lärm – International Noise Awareness Day« am 25. April auf. Ziel des Aktionstages ist es, in der Öffentlichkeit ein Bewusstsein für die Problematik Lärm zu schaffen und eine Diskussion anzustoßen. Jeder kann Infostände, Ausstellungen, oder Workshops organisieren, die der VCD mit folgenden

Materialien unterstützt (Faltblätter auch kostenlos in größeren Stückzahlen, soweit nichts anderes angegeben), die unter 030 28035132 oder bestellungen@vcd.org angefordert werden können:

- VCD Lärm-Aktions-Koffer für Lärmbetroffene (Verleih von Lärm-Messgerät, Lärm-CDs und zahlreichen Informationsmaterialien, Schutzgebühr: 30 Euro pro Woche, 20 Euro für VCD-Mitglieder)
- Faltblatt »Der ganze Wahnsinn. Nonstop«

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

- Faltblatt »Verkehrslärm macht krank«
- Broschüre »Ruhe bitte« (24 Seiten, DIN A4)
- Broschüre »Maßnahmen gegen Verkehrslärm« (48 Seiten, DIN A4)
- Broschüre »Güterverkehr in der Stadt« (6 Seiten, DIN A4)
- Faltblatt zum »Tag gegen Lärm«
- Plakat zum »Tag gegen Lärm«

Der VCD Landesverband Hessen bietet zusätzlich die Broschüre »Für mehr Ruhe in der Stadt! Kommunale Aktivitäten zur Verkehrslärmbekämpfung und –vorsorge« an. Die Broschüre kann gegen eine Schutzgebühr von fünf Euro beim Landesverband Hessen, Steinweg 21 in 34117 Kassel, per Telefon unter 0561/10 83 10 oder Email: hessen@vcd.org angefordert werden.

Weitere Informationen zum Tag gegen Lärm finden Sie auf der Internetseite www.tag-gegen-laerm.de. Hier finden Sie den offiziellen Aufruf zum Mitmachen, ein Plakat und das Faltblatt zum Tag gegen Lärm als Download sowie Hinweise auf geplante Aktionen. Wenn Sie eigene Veranstaltungen planen, so können Sie diese dort eintragen lassen.

Am 24. April wird der VCD zusammen mit der Deutschen Gesellschaft für Akustik eine Pressekonferenz zum Tag gegen Lärm veranstalten und dabei auch den Bereich Fluglärm thematisieren.

Impressum

Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V.

Projekt Flugverkehr

Kochstraße 27 · 10969 Berlin

Fon (030) 28 03 51-22 · Fax -10

mail@vcd.org

www.vcd.org

Redaktion

Ulrich Kohnen, Wolfram Schroff, Katrin Bienge

Layout

Holger Pless, www.plessdesign.de

V.i.S.d.P.

Ulrich Kohnen

ulrich.kohnen@vcd.org

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

Dieser Newsletter wurde finanziell gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Die Förderer übernehmen keine Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Geäußerte Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen der Förderer übereinstimmen.