

Über den Wolken ...

... ist die Freiheit
nicht mehr
grenzenlos

Manifest für einen menschen- und umweltgerechten-Flugverkehr

Der Flugverkehr steigt weiter, ungeachtet der bereits bestehenden Lärmbelastungen und der Warnungen, daß dadurch Treibhauseffekt, Klimaveränderung und Zerstörung der Ozonschicht vorangetrieben werden.

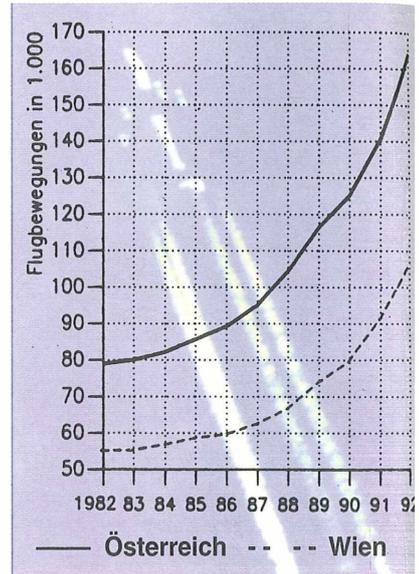
Viele Menschen engagieren sich weltweit in ihrem Alltagsleben für eine Verbesserung der Umwelt. Der zunehmende Flugverkehr wird von immer mehr Menschen als äußerst große Belastung empfunden, was sich in den ständig stärker werdenden Protesten in ganz Europa mehr als deutlich zeigt.

Zum Schutz der Bevölkerung richtet der **Dachverband für Natur- und Umweltschutz** in Südtirol in Zusammenarbeit mit der **Internationalen Plattform gegen Flugemissionen**, in der zahlreiche **Bürgerinitiativen** und **Umweltschutzorganisationen** aus den EU-Mitgliedsstaaten, aus der Schweiz und Slowenien zusammengeschlossen

sind, dieses **Manifest** an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, den Rat, das Europäische Parlament, die Regierungen der Mitgliedsstaaten, die Länder, Provinzen und Kantone.

An die 160 Organisationen aus Europa, im besonderen aus Deutschland, der Schweiz, Italien und Österreich haben bisher das Manifest unterschrieben.

Diese Plattform will als europäisches Forum dafür eintreten, daß die EU im Rahmen ihrer Umweltpolitik den negativen Auswirkungen des steigenden Flugverkehrs entgegenwirkt. Ziel ist eine menschen- und umweltgerechte Abwicklung des Flugverkehrs.



Der Flugverkehr hat die höchsten Wachstumsraten

Der Flugverkehr ist der Verkehrsbereich mit den höchsten Wachstumsraten. Nach den Angaben von Airports Council International wurden 1994 weltweit auf den Flughäfen 2,06 Milliarden Passagiere und 42 Millionen Tonnen Frachtgut abgefertigt. Die jährlichen Zu-

wachsraten betragen 8% beim Personen- und 13% beim Frachtverkehr.

Luftverkehr und Energieverbrauch

Der Anteil des Luftverkehrs am globalen Energieverbrauch des Verkehrs betrug 1993 bereits 13% (gemäß internationaler Energieagentur IEA). Zu berücksichtigen ist vor allem der große, klimabelastende Faktor des Flugverkehrs. Neben dem Treibhausgas CO₂ sind dies die Emissionen an Stickoxiden und Wasserdampf in großer Höhe, im Übergangsbereich von der Troposphäre zur Stratosphäre.

Pro Flugstunde braucht ein Jumbo-Set an die 16.000 Liter Kerosin. Umgerechnet auf die etwa 500 Jumbos, die im Schnitt 13 Stunden am Tag fliegen, bedeutet das eine Menge von ca. 100 Mio. Liter (= 80.000 Tonnen) Kerosin, die alleine von diesen **Großflugzeugen pro Tag verbrannt werden** und dabei **folgende Schadstoffmengen emittieren:**

Kohlendioxid (CO ₂)	253.000 Tonnen
Wasser (H ₂ O)	80.000 Tonnen
Kohlenmonoxid (CO)	1.300 Tonnen
Stickoxyde (NO _x)	826 Tonnen
Kohlenwasserstoff	258 Tonnen
Schwefeldioxid (SO ₂)	77 Tonnen
Schmieröle	7,7 Tonnen
Ruß	1,5 Tonnen
Spurenelemente (Schwermetalle usw.)	0,8 Tonnen

Der globale Flugtreibstoffverbrauch betrug 1993 nach IEA 170 Mio. Tonnen = 215 Milliarden Liter.

Auf den Kurzstreckenverkehr bis 800 km entfällt weltweit ein Anteil von 40% der Reisenden, aber nur 7% der Luftverkehrskilometer. Auf den stark durch den Urlaubsverkehr geprägten Mittelstreckenverkehr bis 4.000 km werden weitere 40% der Reisenden gezählt und 33% der Kilometer zurückgelegt. Der Fernverkehr jedoch ab etwa 6.000 km erfasst nur 20% der Reisenden aber 60% der mit Flugzeugen zurückgelegten Kilometer und gilt als überdurchschnittlich klimaschädlich.

Oberhalb der Tropopause (Transatlantikflüge) sind die Flugzeugemissionen beteiligt am Ozonabbau. Die Verweildauer der Schadstoffemissionen in dieser Region beträgt ca. das 100-fache gegenüber den bodennahen Bereichen (Automobilverkehr).



Flugverkehr schadet der einheimischen Wirtschaft

Wegen des viel zu tiefen Kerosinpreises und der damit einhergehenden indirekten Subventionierung des Flugverkehrs werden ungleiche Voraussetzungen im weltweiten Konkurrenzkampf geschaffen. Vielen Menschen hat die weltumspannende Verschiebung von relativ billigen Gütern den Arbeitsplatz gekostet.

Besteuerung des Flugzeug-Treibstoffes

Überfällig ist die mindestens EU-einheitliche Besteuerung des Flugzeug-Treibstoffes, so wie dies bei Bahn und Bus der Fall ist. Der Konkurrenzvorteil des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten ist insbesondere dadurch bedingt. Es ist widersinnig, einerseits den Luftverkehr – selbst im inner-europäischen Verkehr – von der



Mineralölsteuer freizuhalten, andererseits Bahn und Bus – auch im grenzüberschreitenden Verkehr – mit der Mineralölsteuer zu belasten. Wettbewerbsverzerrung: Durch Billigflüge wird der heimische Tourismus geschädigt.

Die Richtlinie 92/81 EWG des Rates zur Harmonisierung der Verbrauchssteuern auf Mineralöle ist sofort entsprechend zu ändern.

Klimaschutz

Völlig im Widerspruch zum Klimaschutz steht der geplante Aus- und Neubau von Flughäfen, da dies mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung nicht zu vereinbaren ist. Es ist schlicht widersinnig, die Verkehrsanlagen auszubauen, wenn Verkehrsminderung das oberste Ziel ist.

Verlagerung des Verkehrs auf die Bahn

Bei einer weitgehenden Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf die Bahn könnte Eu-

ropa im wesentlichen mit den vorhandenen Flugplätzen auskommen bzw. die unbedeutenderen Flugplätze könnten geschlossen werden.

Die Zunahme des Luftverkehrs führt auch zu einer Zunahme der Verkehrsbewegungen auf den Straßen, was weitreichende Auswirkungen auf die Lebensqualität und die Umwelt in häufig schon (stark) belasteten Gebieten hat.

Grenzwerte für Schadstoff- und Lärmemissionen

Strengere Grenzwerte für Schadstoff- und Lärmemissionen durch Flugzeuge sind zu erlassen. Vor allem sind die Stickoxidemissionen zu senken. Eine Harmonisierung und Verschärfung der Rechtsvorschriften über Fluglärm in flughafennahen Gebieten, einschließlich Nacht- und Militärflüge, ist einzuführen, um eine Verringerung der Lärmschäden zu erreichen.

Eine medizinisch vertretbare Beurteilung der Lärmemissionen muß nach Einzelschaller-

AUCH DAS EURO-PÄISCHE UMWELTBÜRO UNTERSTÜTZT DAS MANIFEST

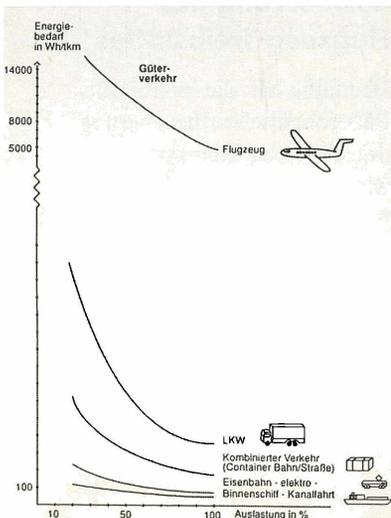
Das Europäische Umweltbüro möchte diese Initiative, die vor allem von lokalen Gruppen aus Österreich, Deutschland, der Schweiz und Italien kommen, unterstützen und diesen Bürgerinitiativen in Brüssel eine Stimme verleihen.

Das Europäische Umweltbüro ist ein Europäischer Verband von mehr als 130 Umweltorganisationen in 24 europäischen Ländern mit insgesamt 11 Millionen Mitgliedern. Es möchte den Inhalt dieses Manifestes EU-weit verbreiten und den lokalen Verbänden dabei helfen, in Brüssel angehört zu werden.

eignissen und unter Einbeziehung von Geräuschcharakteristika, psychoakustischen und medizinisch-biologischen Faktoren erfolgen, Einzählwerte, die die tatsächlichen Belastungen nicht mehr wiedergeben, sind strikt abzulehnen.

Flugverkehr auf Kurz- und Mittelstrecken

Die Internationale Plattform gegen Flugemissionen hält es für erforderlich, daß die EU-Behörden, die Mitgliedsstaaten, Länder und Provinzen die Aus-



Abhängigkeit des Energiebedarfs von der Auslastung der Verkehrsmittel im Güterverkehr.

Der Flugverkehr verbraucht je nach Auslastung um das 50- bis 100fache mehr an Energie als Eisenbahn und vor allem Binnenschiffe. (Quelle: Bund, Wh/tkm = Wattstunden pro Tonnenkilometer)

DIE INTERNATIONALE PLATTFORM GEGEN FLUGEMISSIONEN FORDERT DAHER SOFORTIGE MASSNAHMEN

1. *Wissenschaftliche Erforschung der Wirkungen des Flugverkehrs und Erfassung und Offenlegung aller umweltrelevanten Daten mit dem Ziel, eine ökologisch verträgliche Verkehrspolitik zu gestalten.
Der Erhalt der Gesundheit und eine ausreichende Lebensqualität müssen den vom Luftverkehr Betroffenen garantiert werden.*
2. *Kostenwahrheit im Luftverkehr! Mindestens steuerliche Gleichstellung mit Straße und Bahn durch Erhebung einer Kerosin-Steuer. Streichung aller Subventionen, z.B. für den Flughafenbau! Die umweltbedingten Folgekosten des Luftverkehrs müssen den Verursachern angelastet werden, um die Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern zu unterbinden.*
3. *Keine Errichtung neuer Flughäfen und kein Ausbau kapazitätserhöhender Infrastrukturen an bestehenden Flughäfen.*
4. *Sofortige Einstellung aller Kurzstreckenflüge bis 600 km, Verlagerung aller Flüge bis 1000 km auf die Bahn, sobald entsprechende Verbindungen hergestellt sind.*
5. *Ausschöpfung aller Möglichkeiten zur technischen Optimierung der Luftfahrzeuge und des Flugbetriebes. Dies bedingt unter anderem die schnelle Ausmusterung der sehr lauten Flugzeuge.*
5. *Vermeidung von Flügen in der Stratosphäre zum Schutz der Ozonschicht und bei besonders niedrigen Temperaturen zur Verminderung der Kondensstreifenbildung.*
7. *Einführung einer zusätzlichen Luftfrachtabgabe, um den energieverschwendenden Gütertransport per Flugzeug einzudämmen.*
8. *Verschärfung der bisherigen Abgasnormen für sämtliche Luftfahrzeuge mit gesetzlicher Verbindlichkeit.*
9. *Senkung der gesetzlich verbindlichen Grenzwerte der Lärmemissionen durch Flugzeuge. Diese Grenzwerte müssen den wissenschaftlich abgesicherten Richtwerten entsprechen.*
10. *Strenges Nachtflugverbot zwischen 22 und 7 Uhr; Großflughäfen zwischen 23 und 6 Uhr; ausgenommen Rettungs- und Katastropheneinsätze.*
11. *Sofortige Herabsetzung der Lärmgrenzwerte nach dem Stand der Technik für Motorflugzeuge bis 9.000 kg um 8 dBA unter den ICAO-Grenzwerten. Gesetzliche Regelung der Betriebszeit (Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr und 15 bis 18 Uhr, Samstag, 8 bis 12 Uhr. Flugverbot an Sonn- und Feiertagen).*
13. *Beteiligung aller im Immissionsbereich von Flugplätzen lebenden Bürger an allen behördlichen den Flugplatz betreffenden Verfahren.*
14. *Umweltverträglichkeitsprüfung auch für bestehende Flughäfen und bei Änderungsplänen.*

rungen einer ständigen Zunahme des Luftverkehrs vor m Hintergrund der allgemein erkannten Notwendigkeit einer dauerhaften und umweltträglichen Entwicklung prüfen und dabei insbesondere untersuchen, wie sich der Flugverkehr auf Kurz- und Mittelstrecken durch (verschiedene)

preisgestalterische Maßnahmen und das Angebot hochwertiger Systeme für den öffentlichen Verkehr vermindern läßt.

Umweltpolitik der EU

Nach Artikel 130r des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft

hat die Umweltpolitik der Gemeinschaft insbesondere zum Ziel, die Umwelt zu erhalten, zu schützen und ihre Qualität zu verbessern.

Dies gilt auch für die Mitgliedsstaaten, Länder und die einzelnen Regionen der Gemeinschaft.

Das Ziel muß sein, durch eine



Es ist allerhöchste Zeit für eine breite, weltweite, öffentliche Diskussion und für konsequentes Handeln zur Reduzierung des Luftverkehrs.

vernünftige Raumordnungs- und Luftverkehrspolitik zu erreichen; daß der wirtschaftlich notwendige Luftverkehr (Fluglinien und Geschäftsverkehr) unter Abwägung des Einsatzes anderer Verkehrsträger (Eisenbahn ordnungsgemäß und ausreichend abgewickelt werden kann.

Informationen zum Thema: Internationale Plattform gegen Flugemissionen / o Dachverband für Natur- und Umweltschutz in Südtirol, Kössplatz 1 I-39100 Bozen, Tel. 0039/471-973700

*Österr: Plattform Fluglärm
Am Schönberg 9, A-2500 Sooss*

Verkehr aktuell

Energiesteuer und Mobilität

Seit 1. Juni 1996 werden Strom und Gas mit einer Energiesteuer belegt. Der Verkehr hingegen, der seinen Energiebedarf fast zur Gänze aus Treibstoffen deckt, bleibt bei der jetzigen Besteuerung völlig unbelastet, obwohl er die größten Wachstumsraten im Energieverbrauch aufweist. Nur eine Besteuerung der Treibstoffe kann auch beim Energieverschwender Verkehr das Sparen bewirken.

Um neben dem Effekt der Budgetsanierung auch einen ökologischen Effekt bei der Energiesteuer zu erzielen, dürfen die Treibstoffe nicht von der Energiesteuer ausgenommen werden. Die Energiesteuer beträgt je nach Verrechnungseinheit etwa 10 Groschen je Kilowattstunde Strom und 6 Groschen je Kilowattstunde Gas. Unter der Annahme, daß Treibstoffe mit einem gleich hohen Steuersatz je Kilowattstunde

belegt werden wie er für Gas vorgesehen ist, müßte die Energiesteuer für einen Liter Normalbenzin 45 Groschen und für Diesel 52 Groschen betragen.

Die Mineralölsteuer ist kein Ersatz für eine Energiesteuer auf Treibstoffe

Eine Energiesteuer auf Treibstoffe muß so wie die Mehrwertsteuer getrennt von der Mi-

Private Ökobilanzen gehen nicht mehr auf

Gut gemeinte Energiesparmaßnahmen im privaten Bereich können die zunehmende Umweltbelastung durch den Verkehr nicht aufwiegen. Wenn beispielsweise der Besitzer einer Altbauwohnung sein Domizil vorbildlich nach neuestem Standard isoliert und anschließend auf die Malediven jettet, werden bei diesem Flug pro Passagier 1,7 Mio. Tonnen CO₂ freigesetzt. Das ist mehr als der Sanierer während einer Heizperiode spart. Ebenso kann die beste Wärmedämmung einer 140-Quadratmeterwohnung den durchschnittlichen Benzinverbrauch für täglich 10 km Autofahrt nicht ausgleichen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1996

Band/Volume: [1996_4](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Über den Wolken ... ist die Freiheit nicht mehr grenzenlos; Manifest für einen menschen- und umweltgerechten Flugverkehr 20-24](#)