

Initiativen Fluglärm in Mainz und Rheinhessen

Besprechungsnotiz vom 10. Oktober 2019

in der Ausweich-Ortsverwaltung Lerchenberg = alte städt. Kita, Hindemithstraße 1
Zugang von der Hebbelstraße 131-139 oder vom Wendehammer Fontanestraße

Wir bitten um die Teilnahme der Sprecher oder Vertreter der Vereine, Arbeits- und Fachgruppen.

1. Änderung der Tagesordnung: Pkt. 7.1. Ergänzung zur „Absenkung des unteren Luftraumes“
2. Einwände zur Besprechungsnotiz vom 12. September 2019: %
3. Organisation:
 1. Berichte der Arbeitsgruppen / Vereine: %
 2. Berichte der Fachgruppen: %
4. Aktionen:
 1. ZDF am 1.10.2019 Neues aus der Anstalt nimmt die Klimapolitik aufs Horn:

In scharfer Politsatire wird die derzeitige Klimapolitik in der [ZDF-Sendung „DIE ANSTALT“](#) analysiert. „Unendliches Wachstum ist in einer stofflich begrenzten Welt wissenschaftlich schlecht nicht möglich“, sagt Isaac Newton dem Industrie-Vertreter, der den Gegensatz von Klimaschutz oder Wachstum, einfach dadurch löst, dass er das „oder“ durch „und“ ersetzt. Mit spitzer Zunge wird nicht nur das politische Fehlverhalten der CDU/CSU ebenso auseinander genommen, wie das der SPD, der Grünen und der FDP. Auch die Rolle der Grünen in Bezug auf den Ausbau des Frankfurter Flughafens, findet ihren verdienten Platz in dieser Sendung.
Wenn sie nicht so nahe an der Wahrheit wären, könnte man richtig Spaß haben.

Dazu passen aber auch die Ausschnitte vom 09.04.2019 mit einem [Gespräch zwischen Newton – Big-Oil und Scheuer](#), sowie die Diskussion zwischen [„Zwetschge“ und Scheuer zum Diesel Skandal](#) aus der Sendung vom 12.03.2019. Als tragisch empfinde ich, dass betroffene Politiker anstreben, ungeliebten Nicht-Regierungs-Organisationen (NGO) die Gemeinnützigkeit zu entziehen, obwohl sie ein gehöriges Maß an politischer Bildung leisten und das aktive Interesse an dem politischen Geschehen bewirken.
 2. 11.11.2019 - 300. Montagsdemo: Am 11.11.2011 kurz nach der Inbetriebnahme hat sich eine Gruppe zusammen gefunden und die Möglichkeit genutzt im öffentlichen Bereich des Flughafens gegen das Wachstum des Frankfurter Flughafens, die Naturzerstörung, die Lärmbelastung und die Gefährdung der Gesundheit zu demonstrieren. Diese Möglichkeit hat sich eröffnet, nachdem eine junge Frau, die mit Handzetteln die Passagiere im Terminal, gegen die unmenschliche Abschiebungspraxis informiert und sich vor dem Bundesverfassungsgericht durchgesetzt hat. Nach zögerlichen Anfängen unserer Demonstrationen sind Montag für Montag immer mehr Menschen zur Demonstration gekommen. Manchmal waren weit über 4.000 Demonstranten in der Halle. Heute, nach 8 Jahren sind erheblich weniger, aber immer noch so viele, dass Fraport an den Montagen ihre Abläufe auf Grund der Demonstrationen umstellen muss.
Es ist notwendig, dass möglichst viele Menschen teilnehmen, denn die Anzahl der Demonstranten beeinflusst den Stellenwert unseres Anliegens in den politischen Gremien. Wir haben es geschafft, dass Lärm und Schadstoffe vom Luftverkehr im Umfeld der Flughäfen in Berlin und Brüssel diskutiert wird. Wir müssen den Druck aufrecht halten, damit aus der Diskussion gesetzliches Handeln entsteht. Die Montagsdemonstrationen werden weiterhin gebraucht. Auch der Fraport muss klar werden, dass sich die Bevölkerung nicht an diese Belastung gewöhnen kann. → TOP 6.2

5. Politik:

1. Das Kabinett der Bundesregierung hat das Klimaschutzgesetz verabschiedet:

Die Umweltministerin Svenja Schulze hat es mit ihrem Team geschafft, den Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines [Bundes-Klimaschutzgesetzes](#) und zur Änderung weiterer Vorschriften zu entwickeln und abzustimmen. Diesem Entwurf hat das Kabinett am 9.10.2019 zugestimmt. Mit diesem Gesetz verpflichtet sich die Bundesregierung auf die Einhaltung der eingegangenen internationalen Verpflichtungen zur Reduzierung der Klimagase bis zur Treibhausgasneutralität im Jahr 2050. Die Treibhausgasemissionen werden im Vergleich zum Jahr 1990 in jährlichen Schritten bis 2030 auf mindestens 55% schrittweise reduziert §3(1). Dieses Ziel kann verschärft werden, wenn die Zielsetzung der internationale Gemeinschaft dies erfordert §3(3). Das Gesetz bezieht sich auf die Sektoren, die nicht im Europäischen CO²-Zertifikate-Handel erfasst sind und umfassen Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr (incl. inländischer Flugverkehr), Gebäude, Landwirtschaft, Abfallwirtschaft und Sonstiges.

Unter dem Titel „[EU-Emissionshandel](#)“ ist in WIKIPEDIA mit dem Änderungsstand 1.11.2019, eine umfangreiche Beschreibung und Beurteilung des „European Union Emissions Trading System“ (EU ETS bzw. EU-EHS) zu finden. Die EU-Sektoren sind in dem EU-Dokument [Emissionshandelssystem](#) (EU-EHS) zu finden.

Für jeden Sektor sind jährliche Reduzierungsziele festgelegt (Anlage2 zu §4). Für die Realisierung sind die Fachministerien gegenüber der Bundesregierung verantwortlich (§9).

Das Umweltbundesamt hat nach §5 die Aufgabe Berichte über die CO²-Reduzierung der Sektoren zu erstellen und darf zur Erfüllung der Aufgaben nach diesem Gesetz die erforderlichen Daten erheben. Das schließt auch Bußgeldvorschriften mit ein (§6).

Im Rahmen des Haushaltsplanes werden dem Bundestag und dem Bundesrat Bericht erstattet (§10). Zusätzlich wird für max. 2x5 Jahre ein Expertenrat für Klimafragen aus 5 Experten relevanter Wissenschaften berufen (§11). Er arbeitet unabhängig im Sinne des Gesetzes und prüft die Entwicklung und Prognosen zur Klimagasreduzierung. Er unterstützt die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Klimaschutzplans (§11). Die Träger öffentlicher Aufgaben haben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen (§12). Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung sind die Klimaschutzprogramme nach §9 zu beachten.

Insgesamt kann dieses Gesetz als recht guter Rahmen für die Durchsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Einhaltung der Klimaziele betrachtet werden. Es enthält ausreichend Flexibilität um sich den nationalen und internationalen Notwendigkeiten zum Schutz unseres Planeten anzupassen. Die Ziele werden gemeinsam mit Unterstützung und Monitoring des Umweltbundesamtes, des Umweltministeriums und eines Expertenrates von der Bundesregierung definiert. Die Festlegung und Durchführung der Maßnahmen in den Sektoren, um den [CO₂-Ausstoß verbindlich zu senken](#), liegt in der Verantwortung der Fachministerien. Die Welt zitiert die Bundesumweltministerin mit den Worten: „[Die Zeit des ‚Bitte, bitte‘ ist endgültig vorbei](#)“.

Negativ ist jedoch zu sehen, dass z.B. im Verkehr nicht der Verbrauch von fossilen Treibstoffen zur Ermittlung der Freisetzung von Klimagasen verwendet wird, sondern so genannte Tonnenkilometer. Das lässt Spielraum für Manipulationen und behindert den sukzessive Entwicklung und den Einsatz potentieller klimaneutraler alternativer Treib- und Kraftstoffe. Es ist auch zu befürchten, dass die erhoffte Lenkungswirkung durch vorgesehenen Einstiegspreise für die Freisetzung pro Tonne CO² nicht eintritt.

2. Das Klimaschutzgesetz wird durch detailliertes Klimaprogramme ergänzt:

In folgenden Schritten in Form von Gesetzesinitiativen bzw. Verordnungen werden Klimaschutzprogramme definiert, die sich zu Beginn wohl aus der Auflistung der „[Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030](#)“ ergeben und zur Zeit 23 Seiten umfasst. Diese Eckpunkte ergänzen das Klimaschutzgesetz um eine Reihe konkreter Aufgaben, mit denen die jährlichen Ziele für jeden Sektor nach §§ 3 und 4, und in der Summe über alle Sektoren hinweg, zunächst bis zum Jahr 2030 erreicht werden sollen. Um dies zu unterstützen, sind in den ersten 5 Jahren für jede Tonne

freigesetztes CO² ein Zertifikat zu einem festen Preis von 10, 20, 25, 30 und 35 Euro (eine Art Steuer) zu bezahlen. Werden in einem Jahr mehr Zertifikate ausgegeben, als es den Emissionszuweisungen für Deutschland entspricht, müssen aus anderen europäischen Mitgliedsstaaten solche zugekauft werden. Ab 2026 wird eine maximale Emissionsmenge festgelegt, die von Jahr zu Jahr geringer wird und die frei gehandelt werden können. Diese Zertifikate werden versteigert, wobei für 2026 der Preis pro Zertifikat sich in einem Korridor zwischen 35 Euro und 60 Euro pro Tonne CO₂ bewegt. Im Jahr 2025 wird festgelegt, inwieweit Höchst- und Mindestpreise für die Zeit ab 2027 sinnvoll und erforderlich sind.

Die Preise sind jedoch weit davon entfernt, was vom Umweltbundesamt als Preis pro Tonne CO² ermittelt worden ist. Viele weitere Maßnahmen pro Sektor werden regelmäßig im Rahmen der Programme festgelegt, um die definierten CO²-Reduzierungen zu erreichen. Doch ist es nur wenig transparent mit welchen Maßnahmen die Jahresziele erreicht werden sollen. Das gilt ganz besonders für Gebäude, Landwirtschaft und Verkehr. **Über den gewerblichen Luftverkehr findet sich relativ wenig.** Dieser Bereich ist derzeit in drei Teilbereiche aufgegliedert, was die Steuerung besonders schwierig machen wird:

- Inlandsflüge gehören zum Sektor Verkehr die Verantwortung liegt beim Bundesverkehrsministerium
- Der Luftverkehr im Europäischen Wirtschaftsraum unterliegt derzeit dem Europäischen Zertifikate Handelssystem.
- Für den Welt-weiten Luftverkehr versucht die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ein globales System zur Reduzierung der CO²-Belastung unter dem Namen CORSIA zu entwickeln. Mit mangelndem Erfolg. Die Grundidee der Gemeinsamkeit ist gut und wird von vielen Staaten anerkannt, im Detail fehlt jedoch die globale Akzeptanz. [Dies gilt vor allem für die Zertifikate und deren Nutzen](#). Mehr dazu vermittelt der Bericht über die ICAO-Generalversammlung im Presseportal „airliners“, mit dem Artikel [Icao beschließt Exklusivität für Corsia - vertagt aber wichtige Details](#) vom 7. Oktober 2019.

Auch die Partnerorganisation der Kommunen „[ZUKUNFT Rhein – Main](#)“ (ZRM) bezieht klar Stellung gegen das unvernünftige Wachstum des Luftverkehrs.

Es ist gut erkennbar, dass die Bundesregierung besonders das Bundesverkehrsministerium bestrebt ist die Luftfahrtindustrie finanziell möglichst wenig zu belasten (Erfolg geheimer Lobby-Arbeit?).

Es ist zu hoffen, dass die Bundesregierung es schafft, die freie Verfügbarkeit von CO²-Zertifikaten so gering zu halten, dass jede Art von Spekulationen ausgeschlossen ist. Der Zertifikate-Handel muss dazu dienen, CO²-Freisetzung dort zu reduzieren, wo es am effektivsten ist. Er darf nicht genutzt werden können, um Reiche noch reicher zu machen.

3. Wirkung von Gesetz und Programm auf den Luftverkehr in Deutschland:

Auf Grund des flexiblen Klimaschutzgesetzes, mit den festgelegten jährlichen Untergrenzen für die CO²-Reduzierung, der Verteilung der Verantwortung für die Sektoren an die zuständigen Fachministerien, der Übernahme der Gesamtverantwortung der Bunderegierung, der fachlichen und sachlichen Unterstützung und Fortschrittsanalyse des Bundesumweltamtes, sowie der Beratung eines fachübergreifenden Expertengremiums für die Planung von Projektanpassungen, besteht eine gute Chance, die gesteckten Ziele zu erreichen.

Dabei darf nicht vergessen werden, dass durch die bisher verlorene Zeit, die zu ergreifenden Maßnahmen erheblich in das gesellschaftliche Leben eingreifen werden und sich Verhaltensänderung auf allen Ebenen einstellen müssen.

4. Unterschiede zu den Forderungen von FRIDAYS FOR FUTURE:

Die Bewegung ist eine junge, tatkräftige Bewegung, die viele Schüler, Studenten und junge Menschen in einem einzigen Ziel: Die Bewahrung der Welt vor einer verantwortungslosen Freisetzung von Klimagasen, welche die natürlichen Kreisläufe der Regeneration überfordern und dadurch zu einem Anstieg der durchschnittlicher Welttemperatur führen. [Hier finden Sie die Liste der Forderungen an die Politik.](#)

Die Fluglärm-Initiativen in Deutschland, Europa und Welt-weit haben sich in aller Regel zunächst über die Lärmbelastung in der Nähe großer Flughäfen zusammen gefunden und wurden durch Ausbauprojekte mobilisiert. Die Zerstörung großer und wertvoller Waldflächen, aber auch die

Belastung mit Luftschadstoffen, in den letzten Jahren besonders der Ultrafeinstaub, der bei hoch gezüchteten Verbrennungsprozessen entsteht und über die Atmung über das Blut bis tief in Zellen der Organe eindringen kann, sowie das geplante weitere Wachstum des Luftverkehrs, hat die Initiativen zu einem Netzwerk zusammen geschweißt. Der Rahmen, in dem gewerblicher Luftverkehr mit seinen Belastungen betrieben werden kann, ist gesetzlich nur schwach, zum Teil überhaupt nicht geregelt. Die Fluglärminitiativen kämpfen gegen die gesundheitliche Belastung aus Lärm und Dreck (aus den Triebwerken der Flugzeuge) und für dem Erhalt ihres Lebensraumes.

Damit entsteht einer erheblicher Unterschied, obwohl beide Organisationen im Grunde für dasselbe Ziel kämpfen: Den Erhalt des Lebensraumes für sich und die Menschen, die nach uns kommen. Sie kämpfen um Nachhaltigkeit.

Nur der Blick ist anders aber im Grunde ist es dasselbe Ziel:

- Die Fluglärminitiativen kämpfen um den Erhalt ihres unmittelbaren Lebensraumes im Bereich der Flughäfen.
- Fridays for Future kämpft um den Erhalt einer Welt in der alle Menschen gesund und in Frieden leben können

Eine gegenseitige Unterstützung ist angebracht.

5. Position der EU zum Klimaschutz im Luftverkehr:

Die EU Brüssel erarbeitet eine Verschärfung der Klimaschutz – Vorgaben. Die künftige Kommissionschefin - Ursula von der Leyen - möchte das „Klima“ zur Priorität erheben. Auch in Bezug auf den Luftverkehr wird von den [Stuttgarter Nachrichten](#) wir folgt berichtet:

„Für den Luftverkehr gelten im Emissionshandel die gleichen Minderungsziele wie für die Industrie. Bisher bekommen die Airlines aber 85 Prozent der Verschmutzungsrechte unentgeltlich. Die EU will die Gratis-Zertifikate abschmelzen oder komplett abschaffen. Dadurch sollen die Bahn und andere Verkehrsträger wettbewerbsfähiger werden.“ Das ist ganz in unserem Sinne.

6. Aktueller Beschluss der ICAO Generalversammlung zu CORSIA (CO² - Kompensation):

Schwierig ist allerdings, dass sich die EU-Mitgliedsstaaten auf der ICAO Generalversammlung nicht auf ein gemeinsames Abstimmverhalten einigen konnten und so der ICAO-Beschluss mit einfacher Mehrheit angenommen wurde, [dass CORSIA das einzige Verfahren sein soll](#), mit dem die Klimawirkung des Luftverkehrs reduziert werden soll. Nach meinem Wissensstand ist von keinem, auch nicht von Deutschland gegen diesen Beschluss ein schriftlicher Vorbehalt eingebracht worden. Die nächste ICAO-Abstimmung zu dem Thema ist im Jahr 2022 zu erwarten. Das dürfte für eine effektive Reduzierung der Klimagase im Luftverkehr viel zu spät sein.

[Die Luftfahrtindustrie hat dieses Ergebnis selbstverständlich gelobt](#). Würde sie doch eine weitere Frist bekommen ohne für die Reduzierung der Klimabelastung vom Flugverkehr sorgen zu müssen. Würde die Luftfahrt mit 2.5% der globalen CO²-Emission wie ein Land bewertet, würde es zu den [10 größten CO²-Emittenten](#) gehören.

6. Veranstaltungen:

1. 12.10.2019 dezentraler Aktionstag in ganz Deutschland – Thema: Kampagne „Menschenrechte schützen – Konzernklagen stoppen!“

Hier geht es besonders gegen das **Sonderklagerecht ausländischer Konzerne** vor internationalen Schiedsgerichten, gegen Staaten, Länder und Kommunen, wegen entgangener Gewinne, wie sie in internationalen Handelsverträgen vereinbart werden. Jedes dieser Abkommen würde die gefährliche Paralleljustiz noch weiter ausbauen und Gesetzgebung im Sinne von Mensch, Umwelt und Klima gefährden. „[Menschenrechte schützen – Konzernklagen stoppen!](#)“

2. Am 11.11.2019 - 300. Montagsdemo:

Frankfurter Flughafen, Abflughalle B, Terminal 1, von **18:00 – 20:00 Uhr!** **Kabarettist Lars Reichow** wird bei der 300. Montagsdemo auftreten und uns mit seinem hintergründigen Humor begeistern. Es wird auch eine bundesweite Aktion vorgestellt, die für 2020 geplant ist. Aus der Verbandsgemeinde Nieder-Olm wird wieder ein Bus zur 300. Montagsdemonstration fahren. Der

Bus fährt von Nieder-Olm über Essenheim, Ober-Olm und Klein-Winternheim. Wer mitfahren will, reserviere sich bitte einen Platz über den Fluglärmbeauftragten Herrn Hagedorn.

<https://www.nieder-olm.de/home/>

7. Sonstiges:

1. Ergänzung zu „Absenkung des unteren Luftraumes“:

Ergänzung zur von der DFS (Deutsche Flugsicherung) geplanten **Absenkung des unteren Luftraumes**, siehe Besprechungsnotiz vom 8.8.2019 Pkt. 3.1. Der Stadtrat von Bingen hat sich in [seiner Resolution vom 26.9.2019](#) gegen eine Absenkung der Flughöhen um fast 1000m ausgesprochen. Auch das [Land Rheinland-Pfalz](#) legt Veto gegen Absenkung der Flughöhen ein und übt scharfe Kritik an den Luftraumpläne der DFS.

Siehe auch die Beiträge in „MAINZ&“ von Gisela Kirschstein [Veto gegen Absenkung der Anflughöhe über Bingen](#), und [Rheinhessen droht 2020 deutlich mehr Fluglärm](#).

Die geplante Absenkung würde auch die Sportflieger betreffen. Die [Struktur des Luftraumes](#) ist sehr kompliziert und – quasi Laien - kaum zugänglich.

Dietrich Elsner, Koordinator
Karl-Heinz Hook BI MZ-Lerchenberg