

Luftverkehr – eine Quelle der Feinstaubbelastung

Ist der Feinstaub die Wurzel allen Übels?

Im letzten Jahr war es das Insektensterben, das im Blätterwald für viel Unruhe sorgte. In diesem Sommer machen die Förster mobil und beklagen das Waldsterben 2.0. Bereits in den 1970er war vom Waldsterben die Rede, wobei es damals vor allem um die Schwefelemissionen der Kraftwerke ging. Wir müssen feststellen, dass aktuell die Insekten nicht nur in den intensiv landwirtschaftlich genutzten Gebieten verschwinden, sondern auch in Schutzgebieten, wo sie eigentlich besonderen Schutz genießen sollten. Die Bäume, hier vor allem Fichten und Kiefern haben große Probleme. Reihenweise sterben sie innerhalb eines Bestandes ab, was die Ursachensuche besonders erschwert. Wasserversorgung oder die viel zu oft strapazierte Klima- oder Erderwärmung scheiden da als pauschale und alleinige Begründungen eher aus. Dass vor allem die Fichten nach wie vor in monotonen Beständen kultiviert werden, macht die Sache ja nicht unbedingt einfacher. Offensichtlich hat da die Forsteinrichtung, trotz vielfacher Kritik seitens des Naturschutzes, in der Vergangenheit nicht den richtigen Weg beschritten.

Was aber verursacht dann das gigantische Absterben von Lebewesen?

Wie bereits erwähnt, geschieht das Insektensterben nicht nur in den landwirtschaftlich genutzten Räumen, sondern auch außerhalb. Daher kommen nicht nur die direkte Abtötung durch Insektizide oder Nebenwirkungen anderer Biozide in Frage, sondern es müssen Effekte sein, die grenzüberschreitend und großflächig wirken.

Feinstaub dringt tief in die Pflanzenorgane, hier die Blätter. Durch die Spaltöffnungen tauscht die Pflanze Wasser und CO₂ mit der Umwelt aus, so kann z.B. auch Feinstaub in das Blattinnere eindringen. In den so genannten "Atemhöhlen" kann sich der Feinstaub an den Zellwänden anlagern und Transportprozesse unterbinden. Endeffekt: Absterben der Pflanzenzellen, der Organe, ganzer Pflanzen und der freilich auch der Bäume. Vor allem sind die Nadelbäume gefährdet, da die Nadeln mehrere Jahre am Baum bleiben und sich dadurch Schadstoffe in den Organen akkumulieren. Da Laubbäume jedes Jahr die Blätter im Herbst abwerfen, können sie sich so der Gifte entledigen.

Insekten treten auch über den Gasaustausch mit der Umwelt in Kontakt. Über die Tracheen kommt Sauerstoff ins Körperinnere, Kohlenstoffdioxid wird ausgeschieden. Über die Körperöffnungen kommen natürlich auch Feinstäube ins Innere. Auch hier können sich Schadstoffe anreichern und so kann sich die tödliche Wirkung entfalten.

Sollte uns das als Menschen nicht beunruhigen! Auch wir sind gefährdet. Nach einer Studie des Umweltbundesamtes sterben in Deutschland mindestens 44.000 Menschen pro Jahr an der Feinstaubbelastung, in einem Artikel des Tagesspiegels, der sich auf eine Meta-Studie des Max-Planck-Instituts (MPI) für Chemie bezieht, wird sogar von 120.000 Toten pro Jahr berichtet. Zuletzt sorgte eine Studie vom Frankfurter Flughafen für Furore. Darin wird der Flugbetrieb, laut Untersuchungen des hessischen Landesamtes für Naturschutz, Umwelt und Geologie, als erhebliche Quelle von Ultrafeinstaub beschrieben

Während in der Politik noch über Grenzwerte debattiert wird, während man noch streitet, ob man bundes- oder EU-weit gegen die Verschmutzung vorgehen soll, braucht es eine zeitnahe Perspektive, wann die Verbrennungsmotoren endlich der Vergangenheit angehören. Der Feinstaub muss aus der Umwelt eliminiert werden!

Dr. Peter Keller: Vorstandsmitglied Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz, GNOR

Luftverkehr: Ablasshandel für gutes Gewissen

Seit Jahren wird immer drängender die mittlerweile dramatische Klimakrise diskutiert. Alle sind sich einig, dass dringend etwas getan werden muss. Unter anderem ist eine nachhaltige Verkehrswende notwendig, die zu weniger Verkehr anstatt zu immer größeren Zuwachsraten führt. Und dass vor allem der besonders schädliche Flugverkehr einzudämmen ist.

Oje, Rückgang, „Minuswachstum“? Am Ende sogar „Flugscham“ potentieller Kunden? Katastrophe, das geht nicht! Rechtzeitig entdeckt die Luftfahrtbranche ein Instrument, das dies verhindern könnte: Die ÖKO-Ausgleichsabgabe für jeden Flugkilometer. Natürlich freiwillig, denn wir lassen uns ja nicht gängeln, maximal anregen. Gute Sache, eine Abgabe für jeden Flugkilometer, die dann für sinnvolle Umweltprojekte eingesetzt würde. Sorglos-Paket fürs Gewissen, so nebenbei. Früher, im Mittelalter, haben sie es Ablass genannt. Leider heiligt der gute Zweck nicht die Mittel, denn die Abgabe führt nicht dazu, dass auch nur einen Kilometer weniger geflogen wird. Eher wird das Gegenteil bewirkt. Man zahlt ja einen Ausgleich, also kann man getrost fliegen. So degeneriert die Öko-Ausgleichsabgabe zu einem Marketinginstrument der Luftfahrtbranche.

Aber wie dem auch sei, prompt kommt der Vorschlag, die Landesregierung möge eine Öko-Flugkilometer-Ausgleichsabgabe für ihre Flüge zahlen. Gewissermaßen als mediales Nebenprodukt dieser Forderung wird die Entwicklung der Zahl der Flugkilometer der Landesregierung bekannt. Demnach wurden im Jahre 2016 133.000 Kilometer verfliegen, im Jahre 2017 stieg die Zahl auf 144.000, und im Jahre 2018 waren es sogar 255.000 Flugkilometer.

Man reibt sich die Augen und ist fassungslos. Denn das ist in 3 Jahren sage und schreibe eine Steigerung von 91,7 Prozent, also fast eine Verdoppelung. Gründe sind nicht bekannt. Zwar betonen einzelne Minister*innen, sie würden weniger fliegen. Das macht die Sache aber insgesamt nicht besser. Denn dann ist klar, dass die Mehrzahl der Minister sich nicht um Klimaschutz kümmert und fliegt was das Zeug hält. Sonst käme die unglaubliche Steigerungsrate ja nicht zustande. Dabei ist die enorme Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs nicht neu. Die Erkenntnis gibt es seit zig-Jahren.

Was ist also geboten? Ausgleichsabgabe kann man machen, aber besser vor allem die Zahl der Flüge der Landesregierung reduzieren, z.B. auf maximal 100.000 km pro Jahr, mit dann degressiver Ausgestaltung. Sobald die Grenze erreicht ist, werden keine Flüge mehr genehmigt, fertig. Politiker sollen Vorbild sein. In Sachen Flugkilometer ist die Landesregierung es jedenfalls zurzeit noch nicht.

Heinz Hespig: Vorsitzender Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie Rheinland-Pfalz, GNOR

V.i.S.d.P. und Rückfragen:

Dr. Peter Keller, GNOR Vorstandsmitglied, 0173-3155113

Heinz Hespig, GNOR-Vorsitzender, 06132-56162