

Antrag

der Abg. Thomas Marwein u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Umweltbelastungen durch Kurzstreckenflüge im baden-württembergischen Luftraum

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie hoch der Anteil der Kurzstreckenflüge bis 1.500 km, insbesondere der Inlandsflüge sowie der Flüge ins benachbarte Ausland, am Passagierluftverkehr der Flughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen ist;
2. welche die jeweils kürzesten fünf Destinationen im Rahmen des Passagierluftverkehrs der Flughäfen sind, bei welchen davon es sich um sogenannte Zubringerflüge handelt (Verbindungen zu größeren Luftverkehrsknotenpunkten, um von dort eine Weiterreise zu ermöglichen);
3. wie sich der Ausstoß von Treibhausgasen pro Passagierkilometer von Kurzstreckenflügen im Vergleich zu Langstreckenflügen und anderen Verkehrsträgern wie dem Schienenfernverkehr verhält;
4. wie die Landesregierung die wirtschaftliche Bedeutung der Kurzstreckenflüge bewertet;
5. welche Möglichkeiten es gibt, Kurzstreckenflüge und deren Emissionen einzudämmen und welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift;
6. welche Potenziale sich durch Neubaumaßnahmen im Schienennetz des Landes – exemplarisch seien der Ausbau der Rheintalbahn, die Elektrifizierung der Südbahn, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sowie das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 genannt – ergeben, um Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern;
7. wie die Landesregierung den Vorschlag einer Spreizung von Start- und Landegebühren für Kurzstreckenflüge bewertet;
8. wie die Landesregierung den Vorschlag einer Besteuerung von Kerosin bewertet;

Eingegangen: 24.01.2020/Ausgegeben: 26.02.2020

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. ob es die Möglichkeit eines Verbots von Kurzstreckenflügen gibt und wie die Landesregierung diese bewertet;
10. was die Landesregierung tut, um das Flugaufkommen der Landesverwaltung zu verringern.

24. 01. 2020

Marwein, Katzenstein, Renkonen, Hentschel,
Lede Abal, Niemann, Zimmer GRÜNE

Begründung

Fliegen ist die schädlichste Art zu reisen: CO₂-, Stickstoff- und Wasserdampfausstoß der Maschinen belasten das Klima enorm. Der deutsche Luftraum ist der am dichtesten beflogene in Europa.

Vor dem Hintergrund der massiven Klimabelastungen ist es unbedingt geboten, den Flugverkehr einzudämmen. Dies ist auch erklärtes Ziel der Landesregierung. Trotzdem hat sich das Flugaufkommen – auch der Landesverwaltung – in den vergangenen Jahren stetig vergrößert.

Eine wichtige Stellschraube in diesem Zusammenhang sind Flüge mit einer Distanz bis 1.500 Kilometer, die gemeinhin und nach der Definition der EU-Fluggastrechteverordnung als Kurzstreckenflüge bezeichnet werden. Sie verursachen pro Passagierin/Passagier erhebliche THG-Emissionen, sind jedoch durch Alternativen etwa im Bereich des Schienenverkehrs einfach zu ersetzen.

Mit Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen gibt es in Baden-Württemberg einen zentralen internationalen Verkehrsflughafen sowie zwei Regionalflughäfen. In den vergangenen Jahrzehnten hat deren Flugverkehr drastisch zugenommen. Im Jahr 2017 ließ sich an den drei Standorten ein Höchststand von 12,7 Millionen Fluggästen verzeichnen.

Mit diesem Antrag wollen die Antragsteller die Klimabelastungen in Erfahrung bringen, die von Kurzstreckenflügen im baden-württembergischen Luftraum ausgehen. Zudem sollen Möglichkeiten der Verringerung aufgezeigt werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 19. Februar Nr. 3-882/1916 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie hoch der Anteil der Kurzstreckenflüge bis 1.500 km, insbesondere der Inlandsflüge sowie der Flüge ins benachbarte Ausland, am Passagierluftverkehr der Flughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen ist;

Der Begriff „Kurzstreckenflüge“ ist luftverkehrsrechtlich nicht definiert.

Die EU-Fluggastrechteverordnung unterscheidet drei Distanzklassen (bis 1.500 km/ bis 3.500 km/über 3.500 km). Andere Definitionen sprechen von Kurzstreckenflügen bei Entfernungen von weniger als 1.000 km.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Nach Angaben der Flughafenbetreiber entfallen für 2019 folgende Anteile der Linien- bzw. Charter-Flüge auf solche bis zu einer Distanz von 1.500 km:

Flughafen Stuttgart:	ca. 79 %
Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden:	ca. 70 %
Flughafen Friedrichshafen:	ca. 89 %

Langstreckenflüge werden überwiegend über Drehkreuz-Flughäfen wie Frankfurt, München oder Zürich abgewickelt.

2. welche die jeweils kürzesten fünf Destinationen im Rahmen des Passagierluftverkehrs der Flughäfen sind, bei welchen davon es sich um sogenannte Zubringerflüge handelt (Verbindungen zu größeren Luftverkehrsknotenpunkten, um von dort eine Weiterreise zu ermöglichen);

Die Flughafenbetreiber benennen für 2019 dazu folgende Flugverbindungen:

Flughafen Stuttgart:

Zürich (Zubringer)
Frankfurt (Zubringer)
München (Zubringer)
Mailand-Bergamo
Düsseldorf (teilweise Zubringer)

Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden:

London-Stansted
Zadar
Rom
Barcelona
Tuzla

Flughafen Friedrichshafen:

Frankfurt (Zubringer)
Düsseldorf
Hamburg
Toulouse
Tuzla

3. wie sich der Ausstoß von Treibhausgasen pro Passagierkilometer von Kurzstreckenflügen im Vergleich zu Langstreckenflügen und anderen Verkehrsträgern wie dem Schienenfernverkehr verhält;

Weder das Ministerium für Verkehr noch die Flughäfen verfügen dazu über eine eigene Datenbasis. In einer 2018 vom Umweltbundesamt veröffentlichten Studie wurde der Ausstoß von Treibhausgasen wie folgt angegeben:

Schienenfernverkehr:	32 g/Passagierkilometer
Flugzeug, Inland:	230 g/Passagierkilometer

Eine Unterscheidung zwischen Kurzstrecken- und Langstreckenflügen nimmt das Umweltbundesamt dabei nicht vor. Mit zunehmender Flugzeit nimmt u. a. wegen des hohen Energieverbrauchs beim Start des Flugzeugs die Belastung je Passagierkilometer ab.

4. wie die Landesregierung die wirtschaftliche Bedeutung der Kurzstreckenflüge bewertet;

Der Luftverkehr hat im Zeitalter der Globalisierung gerade für die Wirtschaft des Landes eine sehr hohe Bedeutung. Das gilt grundsätzlich auch für sog. Kurzstreckenflüge. In manchen Fällen stellen Flüge über größere Distanzen innerhalb Deutschlands noch die einzige Möglichkeit dar, an einem Tag einen geschäftlichen Termin wahrzunehmen und ohne Übernachtung wieder zurückzukommen. Durch den Ausbau des Fernverkehrs der Deutschen Bahn und den Bau von Schnellfahrstrecken hat diese Bedeutung jedoch bereits abgenommen.

5. welche Möglichkeiten es gibt, Kurzstreckenflüge und deren Emissionen einzudämmen und welche Maßnahmen die Landesregierung ergreift;

Ein völliges oder auch nur teilweises Verbot von Kurzstreckenflügen auf Verkehrsflughäfen durch die Luftfahrtbehörde ist auf der Grundlage des geltenden Rechts nicht möglich. Die Gesetzgebungskompetenz für die luftverkehrs-, steuer- oder emissionsrechtlichen Rahmenbedingungen des Luftverkehrs liegen ausschließlich beim Bund bzw. der Europäischen Union. Die Möglichkeiten der Landesregierung, darauf Einfluss zu nehmen, sind begrenzt.

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die Attraktivität des Schienenpersonenfernverkehrs innerhalb Deutschlands und ins benachbarte Ausland deutlich verbessert wird. Auf diese Weise können Kurzstreckenflüge reduziert oder sogar weitgehend entbehrlich werden. So ist etwa die Zahl der Passagiere auf den Flügen von Stuttgart nach Paris seit der Aufnahme der TGV-Hochgeschwindigkeits-Bahnverbindung auf dieser Strecke erheblich zurückgegangen. Nach diesem Vorbild müssen möglichst viele weitere Reisen vom Flugzeug auf die Schiene verlagert werden.

6. welche Potenziale sich durch Neubaumaßnahmen im Schienennetz des Landes – exemplarisch seien der Ausbau der Rheintalbahn, die Elektrifizierung der Südbahn, die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm sowie das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 genannt – ergeben, um Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern;

Die Verlagerungspotenziale durch Neubaumaßnahmen im Schienennetz des Landes lassen sich nicht zuverlässig abschätzen. Zahlreiche Studien zeigen jedoch, dass bei der Wahl des Verkehrsmittels die Reisezeit das wichtigste Entscheidungskriterium ist. Der gezielte Ausbau des Schienennetzes auch in Baden-Württemberg, der Reisezeitverkürzungen und Angebotsverbesserungen ermöglicht, ist nach Auffassung der Landesregierung ein wichtiger Baustein, die Verlagerung der klimaschädlichen Kurzstreckenflüge auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene zu erreichen.

7. wie die Landesregierung den Vorschlag einer Spreizung von Start- und Landegebühren für Kurzstreckenflüge bewertet;

Für die inhaltliche Ausgestaltung der Entgeltordnung sind die Flughafenbetreiber verantwortlich. Das Ministerium für Verkehr hat als Luftfahrtbehörde Änderungen der Entgeltordnungen rechtlich zu prüfen und zu genehmigen. Nach §19 b des Luftverkehrsgesetzes ist eine Differenzierung der Entgelte zur Verfolgung von öffentlichen oder allgemeinen Interessen zulässig. Die Entgelte müssen nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien geregelt sein. Ob und inwieweit diese Rechtslage eine Spreizung der Entgelte nach der Distanz eines Fluges zulässt, kann nur auf der Grundlage eines konkreten Antrags zur Änderung einer Entgeltordnung geprüft und entschieden werden.

8. wie die Landesregierung den Vorschlag einer Besteuerung von Kerosin bewertet;

Das Ministerium für Verkehr unterstützt die Bemühungen zur Einführung einer Kerosinsteuer. Sie sollte zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen möglichst europaweit einheitlich erhoben werden. Insgesamt muss der Luftverkehr so besteuert werden, dass die von ihm ausgehende Umwelt- und Klimabelastung angemessen berücksichtigt wird.

9. ob es die Möglichkeit eines Verbots von Kurzstreckenflügen gibt und wie die Landesregierung diese bewertet;

Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Die Landesregierung sieht keine Möglichkeit, Kurzstreckenflüge zu verbieten, sondern setzt vor allem darauf, diese durch attraktive Angebote im Schienenpersonenfernverkehr zu reduzieren und möglichst überflüssig zu machen. Hier ist der Bund und die Deutsche Bahn in der Pflicht.

Außerdem sieht die Landesregierung in der Entwicklung alternativer Antriebe und Kraftstoffe einen geeigneten Weg, um die ökologischen Folgen des Luftverkehrs zu minimieren. Gerade die Ersetzung des fossilen Kerosins durch strombasierte alternative Kraftstoffe wie ReFuels gilt dabei als vielversprechend. Parallel dazu müssen die Möglichkeiten, die die Brennstoffzellentechnik für das elektrische Fliegen bietet, weiter ausgelotet werden. In beiden Bereichen werden am Flughafen Stuttgart mit Unterstützung des Landes bereits zukunftsfähige Ansätze verfolgt.

10. was die Landesregierung tut, um das Flugaufkommen der Landesverwaltung zu verringern.

Bereits das aktuelle Landesreisekostenrecht sieht die Flugzeugbenutzung nur bei Vorliegen besonderer dienstlicher oder wirtschaftlicher Gründe vor. Das heißt, dass auch nach den aktuellen reisekostenrechtlichen Vorschriften grundsätzlich die Benutzung der Bahn vorzuziehen ist; dies gilt auch dann, wenn die Reise mit dem Zug im Vergleich zu einer Flugreise teurer ist. Die beabsichtigte Neufassung des Landesreisekostengesetzes soll dahingehend eine Klarstellung enthalten, wonach Flugkosten nur dann erstattungsfähig sein sollen, wenn dienstliche oder wirtschaftliche Gründe für die Flugzeugbenutzung die Belange des Klimaschutzes überwiegen.

Unvermeidbare dienstlich veranlasste Flugreisen von Mitgliedern der Landesregierung und Beschäftigten der Ministerien werden zur Kompensation der CO₂-Emissionen nach einem Ministerratsbeschluss vom 6. November 2007 ausgeglichen. Die Landesregierung hält hierfür im Haushalt des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft einen entsprechenden Fonds vor. Es ist beabsichtigt, dass künftig auch die Flugreisen der Dienstreisenden aus den nachgeordneten Bereichen und den staatlichen Hochschulen kompensiert werden sollen. Bereits jetzt kann sich jede Dienststelle, Hochschule oder andere staatliche Einrichtung durch freiwillige Kompensationsleistungen für dienstlich veranlasste Flüge dem Beispiel der Regierungsmitglieder und Ministerien anschließen. So leistet beispielsweise das Ministerium für Finanzen freiwillige Zahlungen für die dienstlich veranlassten Flüge der nachgeordneten Bereiche (Oberfinanzdirektion, Finanzämter etc.) seit 2018.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor