

## **Antrag**

**der Fraktion der FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Zukunft des Luftverkehrsstandorts Baden-Württemberg**

Antrag

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

1. welche Erkenntnisse ihr zur Anzahl der Beschäftigten und zur Wertschöpfung des Landesflughafens Stuttgart, der beiden Verkehrsflughäfen sowie der 18 Verkehrslandeplätze im Land vorliegen;
2. welche Informationen sie dazu beibringen kann, in welchem Umfang Flugverbindungen mit Start im Land entfallen würden, käme es zu einem Verbot von Kurzstreckenflügen, also von Verbindungen bis zu einer Strecke von 1.500 km;
3. wie sie ein Verbot von Kurzstreckenflügen vor dem Hintergrund der Aussage des Koalitionsvertrags für die 17. Legislaturperiode, wonach das Ziel nicht die Verlagerung des Flugverkehrs auf andere Flughäfen außerhalb Baden-Württembergs sei, bewertet, nachdem ein Ausweichen auf Flughäfen wie Zürich, Basel oder Standorte in Frankreich bei einem nationalen Kurzstreckenverbot naheliegender sind;
4. welche klimapolitische Bedeutung sie einem solchen Verbot beimessen würde, wenn dann statt des Kurzstreckenflugs beispielsweise statt nach Mallorca nach Kreta geflogen würde;
5. welche Potenziale für den Klimaschutz sie reFuels beimisst und ob sie die Einschätzung teilt, dass der Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF) zielführender als nationale Verbotsdiskussionen ist;
6. ob es ihrer Auffassung zufolge zutrifft, dass bei einer Vielzahl von Flügen im Inland das Reisen mit der Bahn – insbesondere für Familien – günstiger ist und der Flugverkehr infolge u. a. der Luftverkehrssteuer und durch die Einbeziehung in den Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) nicht steuerfrei gestellt ist;

7. wie sie die Bedeutung der Verkehrsflughäfen sowie der Verkehrslandeplätze für die Wirtschaftsunternehmen, die fernab vom Landesflughafen Stuttgart angesiedelt sind, bewertet und welche weiteren bedeutenden Aufgaben diesen Luftverkehrsstandorten beizumessen sind (beispielsweise für die medizinische Versorgung);
8. welche Zukunft sie für die Verkehrsflughäfen – insbesondere für den Baden Airpark – sowie Verkehrslandeplätze sieht und in welcher Weise sie diese in die im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode angekündigte Initiative für klimaneutrales Fliegen mit u. a. Pilotprojekten zur Defossilisierung des Flugverkehrs einbeziehen wird;
9. in welchem Umfang die einzelnen Ressorts der Landesregierung – unter gesonderter Darstellung der jeweiligen Amtsspitzen – seit dem Jahr 2016 Flüge mit einer Strecke von bis zu 1.500 km durchgeführt haben;
10. weshalb bei den Flügen in Ziffer 9 stattdessen nicht die Bahn benutzt wurde.

17.5.2021

Dr. Rülke, Dr. Jung  
und Fraktion

#### Begründung

Baden-Württemberg ist die Heimat einer Vielzahl von Weltmarktführern und bedeutenden Unternehmen, die häufig fernab des Landesflughafens oder der beiden Verkehrsflughäfen angesiedelt sind. Der Luftverkehr hat für diese vielfach eine große Bedeutung. Generell ist der Luftverkehrsstandort Baden-Württemberg weiterzuentwickeln. In die verkehrspolitische Debatte wurde in jüngster Zeit ein Verbot von Kurzstreckenflügen erneut eingebracht. Die Folgen eines solchen Vorgehens sollten bedacht werden. Aus Sicht der Antragsteller führen Verbotsdiskussionen nicht zum vermeintlichen Ziel des Klimaschutzes. Auf diesem Weg sind technische Innovationen, wie verbrauchsärmere Flugzeuge und reFuels weitaus Erfolg versprechender.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 5. Juli 2021 Nr. VM3-0141.5-4/45 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *welche Erkenntnisse ihr zur Anzahl der Beschäftigten und zur Wertschöpfung des Landesflughafens Stuttgart, der beiden Verkehrsflughäfen sowie der 18 Verkehrslandeplätze im Land vorliegen;*

Für die Flughäfen und Verkehrslandeplätze mit regelmäßigem Linien- bzw. Charterverkehr liegen der Landesregierung nach Rückmeldung der jeweiligen Betreibergesellschaften folgende Informationen vor:

Nach Auskunft der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) waren im Jahr 2020 993 Personen direkt bei der FSG und 732 Personen bei Tochter-/Beteiligungsunternehmen beschäftigt. Hinzu kommen mehr als 300 weitere Unternehmen am Standort. Zum

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

Stichtag 31. Dezember 2019 gab es am Campus Flughafen mehr als 11.000 Arbeitsplätze.

Nach Auskunft der Baden-Airpark GmbH (BAG) waren im Jahr 2020 ca. 210 Personen bei der BAG beschäftigt. Am Flughafen Karlsruhe/Baden-Baden (Flughafen ohne Gewerbegebiet) waren im Jahr 2020 ca. 2.800 Personen beschäftigt.

Nach Auskunft der Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG) waren zum 30. April 2021 119 Personen bei der FFG beschäftigt.

Nach Auskunft der Rhein-Neckar Flugplatz GmbH waren am Flugplatz Mannheim im Jahr 2019 neben dem Geschäftsführer sowie Aushilfen 28 Mitarbeiter/-innen und am Standort ca. 550 Personen beschäftigt.

Zur Anzahl der Beschäftigten bei den übrigen Verkehrslandeplätzen in Baden-Württemberg liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Durch verschiedene Wirtschaftsberatungsunternehmen wurde die volkswirtschaftliche Bedeutung und daraus resultierende Wertschöpfung für die einzelnen Flughäfen- bzw. Flugplatzstandorte untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Flughäfen für die jeweilige regionale und überregionale Wirtschaft eine große Bedeutung haben und zur regionalen Wertschöpfung beitragen.

*2. welche Informationen sie dazu beibringen kann, in welchem Umfang Flugverbindungen mit Start im Land entfallen würden, käme es zu einem Verbot von Kurzstreckenflügen, also von Verbindungen bis zu einer Strecke von 1.500 km;*

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.

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 %
Verkehrslandeplatz Mannheim:	100 %

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

*3. wie sie ein Verbot von Kurzstreckenflügen vor dem Hintergrund der Aussage des Koalitionsvertrags für die 17. Legislaturperiode, wonach das Ziel nicht die Verlagerung des Flugverkehrs auf andere Flughäfen außerhalb Baden-Württembergs sei, bewertet, nachdem ein Ausweichen auf Flughäfen wie Zürich, Basel oder Standorte in Frankreich bei einem nationalen Kurzstreckenverbot naheliegend sind;*

*4. welche klimapolitische Bedeutung sie einem solchem Verbot beimessen würde, wenn dann statt des Kurzstreckenflugs beispielsweise statt nach Mallorca nach Kreta geflogen würde;*

*5. welche Potenziale für den Klimaschutz sie reFuels beimisst und ob sie die Einschätzung teilt, dass der Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF) zielführender als nationale Verbotsdiskussionen ist;*

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung verfolgt das Ziel, Kurzstreckenflüge durch attraktive Angebote im Schienenpersonenfernverkehr zu reduzieren und möglichst überflüssig zu machen. Ziel der Landesregierung ist dabei nicht die Verlagerung des Flugver-

kehrts auf andere Flughäfen außerhalb Baden-Württembergs, sondern die Verlagerung von mehr Flugverbindungen auf die Schiene. Das Land unterstützt daher die gemeinsamen Bemühungen von Deutscher Bahn und Luftverkehrswirtschaft, entsprechend attraktive Alternativen für Fluggäste zu schaffen. Überdies setzt die Landesregierung auf die Kraft neuer technologischer Entwicklungen im Bereich der Luftfahrzeuge, neuer Antriebstechnologien und reFuels.

Für den Luftverkehr auf mittleren und langen Strecken gibt es nach derzeitigem Stand kaum Alternativen zum Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF). Das sind Kraftstoffe, die als reFuels auf Grundlage erneuerbarer Energien erzeugt werden, z. B. synthetische Kraftstoffe oder auch nachhaltige Biokraftstoffe im Sinne der RED II der Europäischen Union. Durch Beimischung von SAF kann das verwendete Kerosin klimafreundlicher werden und zwar umso mehr je mehr SAF beigemischt wird. Bislang liegt die Obergrenze der Beimischung bei 50 Prozent. Dieses Potenzial ist jedoch bei weitem noch nicht ausgeschöpft, da diese Treibstoffe EU-weit nur 0,05 Prozent des gesamten Flugzeugkraftstoffs ausmachen. Nachhaltige Flugzeugtreibstoffe haben daher das Potenzial, die Emissionen von Flugzeugen erheblich zu senken.

Die Bundesregierung wird nach Verabschiedung des Gesetzes zur Weiterentwicklung der Treibhausgasbindungs-Quote vom 20. Mai 2021 eine verpflichtende Mindestquote für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter Flugturbinenkraftstoffe einführen, die auf den verpflichtenden nationalen Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrssektors nach der RED II angerechnet werden wird. Mit der Gesetzesnovelle setzt die Bundesregierung die EU-Richtlinie für erneuerbare Energien im Verkehr um (RED II). Um einen wirksamen Anreiz für den Markthochlauf der PtX-Technologie zu schaffen, sollen ausschließlich strombasierte Kraftstoffe zur Erfüllung der Verpflichtung eingesetzt werden. Mitteilungspflichten für Unternehmen sowie der Vollzug werden so wie das bestehende System für die Verpflichtung zur Treibhausgasbindung bei Otto- und Dieselmotoren ausgestaltet.

Im Luftverkehr wird deswegen eine Mindestquote für flüssige Kraftstoffe aus Ökostrom (Power-to-Liquid, PtL) ab 2026 in Höhe von 0,5 Prozent eingeführt, die bis 2030 schrittweise auf zwei Prozent steigt. Die Europäische Kommission prüft im Rahmen der Richtlinie ReFuelEU Aviation des Green Deal derzeit noch Regelungen, die einen derartigen Anstieg auch für die gesamte EU vorsehen. Im Unterschied zur Bundesregelung waren darin in den bisherigen Entwürfen zu Sustainable Aviation Fuels auch fortschrittliche Biokraftstoffe enthalten (0,7 Prozent PtL und 4,3 Prozent advanced biofuels bis 2030). Mit dieser Initiative sollen Angebot und Nachfrage nach nachhaltigen Flugzeugtreibstoffen (fortgeschrittene Biokraftstoffe und mit Strom erzeugte Treibstoffe) in der EU gesteigert werden. Dies wiederum wird den ökologischen Fußabdruck des Luftverkehrs verringern und diesen in die Lage versetzen, zur Verwirklichung der Klimaziele der EU beizutragen. Insbesondere die skandinavischen Länder streben deutlich höhere Mindestquoten für das Jahr 2030 an. Das Ministerium für Verkehr hat an der Konsultation teilgenommen.

Die im Mai 2021 von Vertretern von Bund und Ländern, Luftfahrtindustrie, Mineralölwirtschaft und Anlagenbetreibern unterzeichnete „PtL-Roadmap“ hat das Ziel, dass bis 2030 jährlich mindestens 200.000 Tonnen nachhaltiges Kerosin für den Luftverkehr produziert werden sollen. Das entspricht einem Drittel des Kraftstoffbedarfs für den innerdeutschen Flugverkehr. Dieses Ziel soll durch die genannte Mindest-Quote für PtL Kerosin unterstützt werden.

Derzeit gibt es zwei limitierende Größen: Eine ist die Verfügbarkeit dieser Kraftstoffe. Dieses betrifft vor allem strombasiertes SAF, auch Power-to-liquid (PtL), da es bisher nur wenig entsprechende Anlagen gibt. Der Hochlauf dieser Anlagen erfordert eine Skalierung vorhandener Anlagen und ausreichend verfügbaren erneuerbaren Strom zu marktfähigen Preisen. Hierbei sollte der regulatorische Rahmen von Bund und EU so ausgestaltet werden, dass die Unternehmen Geschäftsmodelle entwickeln können. Dies betrifft sowohl den Strombezug als auch den Wasserstoffbezug. Hier sind aktuell auch die delegierten Rechtsakte der EU zur Zertifizierung von Grünem Wasserstoff gemäß Artikel 27 (3) der RED II maßgeblich. Hier sollte die Bundesregierung sich entsprechend positionieren, damit Anlagen wirtschaftlich betrieben werden können. Gelingt dies nicht, benötigen die ersten Anlagen

eine entsprechend höhere Förderung. Die weitere limitierende Größe ist die maximale Beimischung von 50 Prozent. Diese ist jedoch erst dann relevant, wenn der Hochlauf vorangeschritten ist und die Kraftstoffmengen deutlich angestiegen sind.

*6. ob es ihrer Auffassung zufolge zutrifft, dass bei einer Vielzahl von Flügen im Inland das Reisen mit der Bahn – insbesondere für Familien – günstiger ist und der Flugverkehr infolge u. a. der Luftverkehrssteuer und durch die Einbeziehung in den Europäischen Emissionshandel (EU-ETS) nicht steuerfrei gestellt ist;*

Die Landesregierung verfügt hierzu über keine eigene Datenbasis. Jedoch widerlegt eine europaweit durchgeführte Langzeitstudie des Marktforschungsinstituts Quotas im Auftrag der International Union of Railways UIC, des Weltverbandes der Eisenbahnen, den in der Kundenwahrnehmung angenommenen Preisvorteil der Flugesellschaften. So waren bei der letzten Erhebung im Jahr 2017 auf den untersuchten Routen fast 90 Prozent der Bahn-Testbuchungen günstiger als der vergleichbare Flug.

*7. wie sie die Bedeutung der Verkehrsflughäfen sowie der Verkehrslandeplätze für die Wirtschaftsunternehmen, die fernab vom Landesflughafen Stuttgart angesiedelt sind, bewertet und welche weiteren bedeutenden Aufgaben diesen Luftverkehrsstandorten beizumessen sind (beispielsweise für die medizinische Versorgung);*

Die Flughäfen und Verkehrslandeplätze in Baden-Württemberg haben in Abhängigkeit ihrer Größe eine große wirtschafts- und strukturpolitische Bedeutung für die jeweiligen Regionen und sind häufig auch die Homebase von Geschäftsflugzeugen. Neben den dort beschäftigten Arbeitskräften sind oftmals auch Bereiche im Non-Aviation Bereich an den Standorten angesiedelt. Darüber hinaus stehen Verkehrslandeplätze beispielsweise auch für wichtige medizinische Transporte zur Verfügung.

Die im Land verteilten Flughafeninfrastrukturen bieten sowohl nationale als auch internationale Direktverbindungen in andere Regionen Europas. Dadurch können auch internationale Geschäftsbeziehungen mit angemessenem zeitlichen Aufwand gepflegt werden.

*8. welche Zukunft sie für die Verkehrsflughäfen – insbesondere für den Baden Airpark – sowie Verkehrslandeplätze sieht und in welcher Weise sie diese in die im Koalitionsvertrag für die 17. Legislaturperiode angekündigte Initiative für klimaneutrales Fliegen mit u. a. Pilotprojekten zur Defossilisierung des Flugverkehrs einbeziehen wird;*

Die Flughäfen und Verkehrslandeplätze des Landes stellen einen integralen Bestandteil für die Konnektivität der international vernetzten Wirtschaft in Baden-Württemberg dar. Initiativen des Landes für klimaneutrales Fliegen sind grundsätzlich nicht auf einzelne Standorte limitiert. Die Flughäfen und Verkehrslandeplätze engagieren sich, auch in Abhängigkeit ihrer Leistungsfähigkeit, bei der Umsetzung des Ziels der Defossilisierung/Dekarbonisierung des Luftverkehrs. So ist der Flughafen Stuttgart maßgeblich am Projekt SAF@STR beteiligt, das zum Ziel hat, eine SAF-Produktion für den Flughafen Stuttgart zu planen und umzusetzen. Der Baden Airpark wird bei einer Antragstellung zu einem Innovationscluster für erneuerbar erzeugte Kraftstoffe im Rahmen des Projektes „reFuels – Kraftstoffe neu denken“ eingebunden.

*9. in welchem Umfang die einzelnen Ressorts der Landesregierung – unter gesonderter Darstellung der jeweiligen Amtsspitzen – seit dem Jahr 2016 Flüge mit einer Strecke von bis zu 1.500 km durchgeführt haben;*

*10. weshalb bei den Flügen in Ziffer 9 stattdessen nicht die Bahn benutzt wurde.*

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum Flugaufkommen der Landesregierung wird auf die Stellungnahme zum Antrag der Abg. Gernot Gruber u. a. SPD (Drucksache 16/6716) verwiesen. In dieser wird die Entwicklung des Flugaufkommens der gesamten Landesverwaltung von 2013 bis 2018 und in 2018 aufgeschlüsselt nach Flugkilometer, Flugtickets und Flugkilometer pro Kopf dargelegt. Im Folgejahr 2019 kann von einem ähnlichen Aufkommen wie in 2018 ausgegangen werden und seit Beginn des Jahres 2020 sind aufgrund der Coronapandemie die Flüge der Landesregierung zeitweise komplett eingestellt worden und insgesamt deutlich zurückgegangen.

Die Amtsspitzen der Landesministerien sind aus dienstlichen Gründen auf Flugreisen angewiesen. Die Durchführung von Flugreisen durch die Landesregierung findet auf der Basis und im Rahmen der Regelungen und Vorgaben des Landereisekostenrechts und unter der Beachtung der Haushaltsgrundsätze von Notwendigkeit sowie von Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit (§§ 6 und 7 Landeshaushaltsordnung) statt. Im Übrigen wird die entstandene CO<sub>2</sub>-Emission bei jedem Dienstflug kompensiert. Die Landesregierung hält dafür im Haushalt des Umweltministeriums einen Fonds vor, aus dem die durch Dienstreisen der Landesregierung und der Ministerien verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen finanziell ausgeglichen werden.

Grundsätzlich gilt bei der Wahl des Verkehrsmittels durch die Amtsspitzen, dass die Erfordernisse des Klimaschutzes berücksichtigt werden. Deswegen legt beispielsweise die Amtsspitze des Verkehrsministeriums Dienstreisen innerhalb der Landeshauptstadt, sofern zeitlich möglich, mit dem Dienstrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Auch bei Dienstreisen innerhalb von Baden-Württemberg und über die Landesgrenzen hinaus wird in den Ressorts darauf geachtet, dass so oft wie möglich mit dem Zug gefahren wird.

Das Ministerium für Verkehr setzt sich in diesem Zusammenhang auch innerhalb der Landesregierung dafür ein, dass bei sämtlichen Dienstreisen bei der Wahl des Verkehrsmittels neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten künftig auch die Erfordernisse des Klimaschutzes berücksichtigt werden sollen.

Hermann  
Minister für Verkehr