

26.08.2020

Anhörung von Sachverständigen des Verkehrsausschusses des NRW-Landtages am 2. September 2020 zum Thema „Luftverkehrskonzept für NRW“

– Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/8764

Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) e.V. vertreten durch Helmar Pless

Inhalt

- 1. Zusammenfassung**
- 2. Forderungen der BVF an eine Luftverkehrskonzeption für NRW**
- 3. Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs**
- 4. Wirtschaftliche Situation der NRW-Flughäfen**
- 5. Konsequenzen aus der Corona-Pandemie für den Luftverkehr**
- 6. Bewertung der Maßnahmenvorschläge der Landtagsfraktion der Grünen für ein neues NRW-Luftverkehrskonzept**

1. Zusammenfassung

Der Luftverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger. Flugzeuge belasten das Klima im Durchschnitt über fünf Mal stärker als die Bahn im Fernverkehr. Aus Klimaschutzgründen benötigen wir eine Verkehrswende, die eine Verlagerung und Vermeidung von Flügen zum Ziel hat. Außerdem müssen die Preise für Flüge die jeweiligen Klima- und Umweltauswirkungen ehrlich abbilden.

Während das klimafreundliche Bahnfahren mit Mineralölsteuer, Stromsteuer, EEG-Umlage und Mehrwertsteuer belegt ist, erfolgt das klimaschädliche Fliegen weitgehend steuerfrei. Um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern vorzubeugen, müssen die Subventionen für den Luftverkehr abgeschafft werden. Würden die Kerosinsteuer und die Mehrwertsteuer auf alle von Deutschland ausgehenden internationalen Flüge erhoben, ließen sich zusätzliche Steuereinnahmen von rund 12 Milliarden Euro erzielen.

Die Luftverkehrssteuer sowie die Einbeziehung des Luftverkehrs in das Emissionshandelssystem werden benötigt, um die externen Klimakosten des Luftverkehrs in Deutschland von jährlich rund 3,5 Milliarden Euro zu internalisieren.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm erwartet von NRW-Landesregierung und NRW-Landtag, dass die neue Luftverkehrskonzeption 2030 einen wirkungsvollen Beitrag zur Reduzierung des Luftverkehrs und der von ihm ausgehenden Lärmbelastungen und Schadstoffimmissionen leistet.

Viele Regionalflughäfen sind nicht nur verkehrlich verzichtbar, sondern aufgrund wachsender Defizite auf Dauer auch wirtschaftlich nicht länger tragbar. Die wirtschaftliche Lage der meisten Regionalflughäfen hat sich bereits vor der Corona-Pandemie deutlich zugespitzt. Die infolge der Marktaustritte mehrerer Airlines zunehmende Verknappung der betriebenen Flugzeuge sowie eine Konzentration der verbliebenen Flugzeugkapazitäten auf die größeren Flughäfen haben dort zu sinkenden Erlöse geführt.

Die Corona-Krise sollte zum Ausgangspunkt für eine Transformation der Luftverkehrswirtschaft in Europa werden. Wenn Steuergeld ausgegeben wird, dann muss das unter sozialökologischen Auflagen geschehen.

2. Forderungen der BVF an eine Luftverkehrskonzeption für NRW

a.) Das Konzept für den Luftverkehr NRW 2030 muss aus Sicht der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner einen wirkungsvollen Beitrag zur Reduzierung des Luftverkehrs, der von ihm ausgehenden Lärmbelastungen der Anwohner und der Schadstoffimmissionen leisten. Dafür sollte das Konzept das Ziel verfolgen, bis 2030 an allen Flughäfen in NRW eine Minderung um mindestens 20% des Luftverkehrs, der Lärmbelastungen und der Schadstoffemissionen gegenüber dem Jahr 2018 zu erreichen. Im Folgenden werden Maßnahmen vorgeschlagen, die geeignet erscheinen, diese Ziele zu erreichen.

b.) Das Luftverkehrskonzept NRW 2030 muss sich an den regionalpolitischen Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP) orientieren und mit den Verkehrskonzepten für den Schienen- und Straßenverkehr abgestimmt sein. Für die Verkehrsflughäfen in NRW sind verbindliche Lärminderungspläne bis 2025 zu entwickeln.

c.) Das Luftverkehrskonzept NRW muss die gestiegenen Belastungen durch den Flugverkehr für die Anwohnerinnen und Anwohner an den konkreten Standorten und die Erfordernisse des Klimaschutzes berücksichtigen. Ziel muss es deshalb sein, in NRW die Zahl der Flugbewegungen kontinuierlich zu reduzieren, statt weiterhin auf Wachstum zu setzen.

d.) Ein wirksamer Beitrag zur Reduktion des Luftverkehrs wäre ein kontinuierlicher Abbau der Flugverbindungen für Distanzen unter 500 km und ihr vollständiger Ersatz durch Bahnreisen bis zum Jahr 2030.

e.) Die Flughäfen in NRW verfügen über ausreichende Kapazitäten, um den Bedarf nach Mobilität zu befriedigen. Das Luftverkehrskonzept NRW sollte sich dazu bekennen, dass aufgrund der vorhandenen Kapazitäten ein weiterer Ausbau an keinem NRW-Flughafen erforderlich, verkehrspolitisch notwendig und klimapolitisch vertretbar ist.

f.) In die Bewertung des Luftverkehrskonzepts NRW müssen auch die Flughäfen einbezogen werden, die an das Land NRW grenzen, z.B. Frankfurt und Amsterdam. Diese tragen ebenfalls zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und der Firmen aus NRW bei. Dazu sind entsprechende Aussagen über die schienengebundene Anbindung der entsprechenden Flughäfen notwendig.

e.) Die Start- und Landeentgelte sollten stärkere Lenkungswirkungen erzeugen. Darüber hinaus soll eine stärkere Begünstigung von verbrauchsarmen und emissionsgünstigen Flugzeugtypen erreicht werden. Die Tarifordnungen für die Landegebühren sollten deutlich höhere finanzielle Belastungen nach dem Grad der Lärmemissionen und für Flugbewegungen in den Abend- und Nachtstunden vorsehen.

f.) Die An- und Abflugverfahren sind so zu verändern und ständig an die neuesten technischen Möglichkeiten anzupassen, dass die Anwohner möglichst wenig belastet werden. Wirtschaftliche Überlegungen der Fluggesellschaften, Zeit oder Kraftstoff zu sparen, müssen dahinter zurückstehen.

g.) Für die Erfassung der durch den Flugverkehr verursachten Schadstoffimmissionen sind geeignete kontinuierliche Messungen außerhalb des Flughafenareals in den Flugkorridoren vorzuschreiben. Zu erfassen sind die schon jetzt vorgeschriebenen Schadstoffe sowie Ultrafeinstäube. Die Messergebnisse sind zu veröffentlichen.

h.) Die aus dem Jahr 2007 stammende Nachtflugbestimmungen für den Flughafen Düsseldorf müssen geändert werden, mit dem Ziel eines strikten Start- und Landesverbots zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, am Wochenende bis 7 Uhr. Die Ausnahmegenehmigungen für Homebase-Carrier sind ersatzlos zu streichen. Bei Verstößen, die auf das Verschulden der Airlines oder des Flughafens zurückzuführen sind, sind nach dem Vorbild der Regelungen für die Flughäfen Hamburg und Zürich hohe Bußgelder vorzusehen.

i.) Das vom Landtag bereits im Jahr 2007 beschlossene Verbot nächtlicher Passagierflüge am Flughafen Köln/ Bonn zwischen 0 und 5 Uhr muss endlich umgesetzt werden.

3. Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs

Fliegen ist die Fortbewegungsart, die am meisten Ressourcen verbraucht und das Klima am stärksten belastet. Flugzeuge belasten das Klima im Durchschnitt über fünf Mal stärker als die Bahn im Fernverkehr.¹ Die externen Klimakosten des Luftverkehrs in Deutschland beliefen sich auf rund 3,5 Milliarden Euro im Jahr 2014. Im Jahr 2030 sollen diese externen Klimakosten auf eine Summe von 4,5 Milliarden Euro anwachsen.²

Der Luftverkehr ist für mindestens 5 Prozent der menschengemachten globalen Erwärmung verantwortlich.³ Die Emissionen des Luftverkehrs sind in der Emissionshöhe er-

¹ Umweltbundesamt: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr – Bezugsjahr 2017, November 2018, Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/vergleich_der_durchschnittlichen_emissionen_einzelner_verkehrsmittel_im_personenverkehr_bezugsjahr_2017.pdf

² Markus Maibach u.a.: Szenario Luftverkehr Deutschland unter Einbezug von Umweltaspekten, Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes, Dezember 2018, Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-12-14_texte_109-2018-nachhaltige-gueterinfrastruktur.pdf

³ David S. Lee, u.a.: Aviation and global climate change in the 21st century, 2009, Link: <https://elib.dlr.de/59761/1/lee.pdf>

heblich klimaschädlicher als bodennahe Emissionen. Dafür sind insbesondere Wasserdampf, Rußpartikel und Stickstoffoxide verantwortlich, die auf Reiseflughöhe eine den Treibhausgaseffekt verstärkende Wirkung entfalten zum Beispiel durch die Verursachung zusätzlicher Wolkenbildung und der Bildung von Kondensstreifen und Ozon. Laut dem Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC - internationaler wissenschaftlicher Klimarat der Vereinten Nationen) ist der Strahlungsantrieb der Emissionen und Effekte des Luftverkehrs 2,7 Mal so groß wie der Strahlungsantrieb von CO₂ allein.⁴

Der Luftverkehr gefährdet zunehmend die Einhaltung von nationalen und internationalen Klimazielen. Im November 2016 hat die Bundesregierung den Klimaschutzplan 2050 zur Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens beschlossen. Mittelfristig sollen die Treibhausgasemissionen Deutschlands bis 2030 um mindestens 55% gegenüber 1990 reduziert werden. Für den Verkehrssektor ist ein Reduktionsbeitrag von 40-42 % gegenüber 1990 vorgesehen, um die 2030-Ziele zu erreichen (inkl. nationalem Luftverkehr).

Vor allem der Verkehrssektor ist noch weit von dem Pfad entfernt, der zur Einhaltung der Pariser Klimaziele führt. Die klimarelevanten Emissionen im deutschen Verkehrssektor stagnieren seit Jahrzehnten: Im Jahr 1990 lagen die Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr bei 164 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente, im Jahr 2017 lagen sie mit 171 Mio. Tonnen sogar über dem Wert von 1990. Das Sektorziel der Bundesregierung, welches unter der Maßgabe erarbeitet worden war, den Klimawandel auf im globalen Mittel unter 2°C zu begrenzen, liegt für 2030 bei 95 - 98 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente. Die Klimaziele lassen sich nur erreichen, wenn die globalen Treibhausgas-Emissionen in 50 Jahren gegen Null gehen. Der Ausstieg aus der energetischen Nutzung von fossilen Brennstoffen muss deshalb schon in der Mitte des Jahrhunderts weitestgehend abgeschlossen sein.

Aus Klimaschutzgründen benötigen wir eine Verkehrswende, die eine Verlagerung und Vermeidung von Flügen zum Ziel hat. Ziel nationaler und internationaler Politik muss es daher in erster Linie sein, die Anzahl an Flugbewegungen und Flugstrecken zu reduzieren, denn Flugzeuge tragen in großen Höhen durch Wolkenbildung zum Klimawandel bei, selbst wenn sie mit klimaneutralen Treibstoffen betrieben werden. Außerdem müssen die Preise für Flüge die jeweiligen Klima- und Umweltauswirkungen ehrlich abbilden.

4. Wirtschaftliche Situation der NRW-Flughäfen

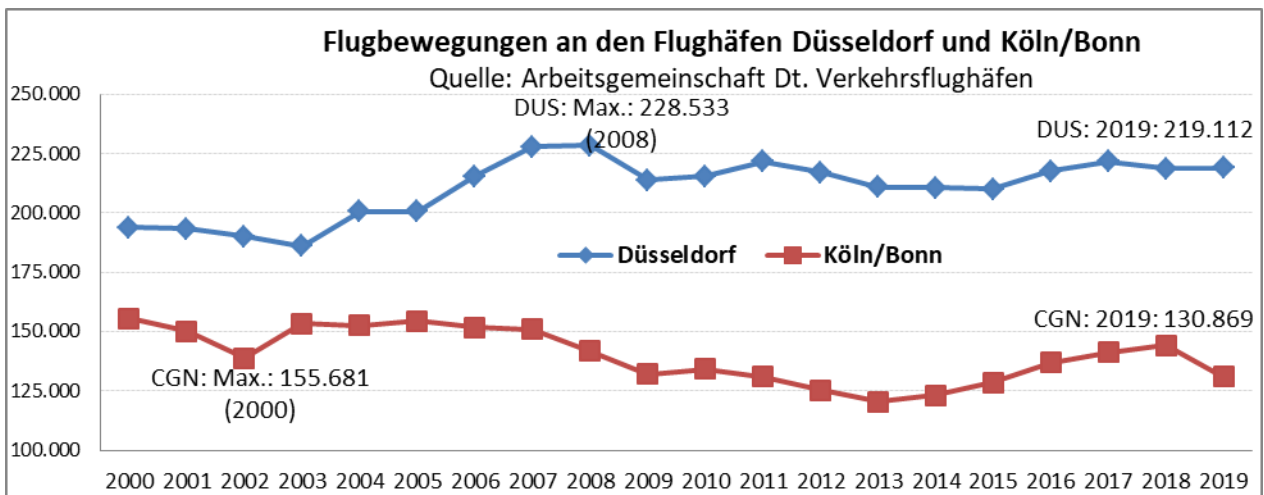
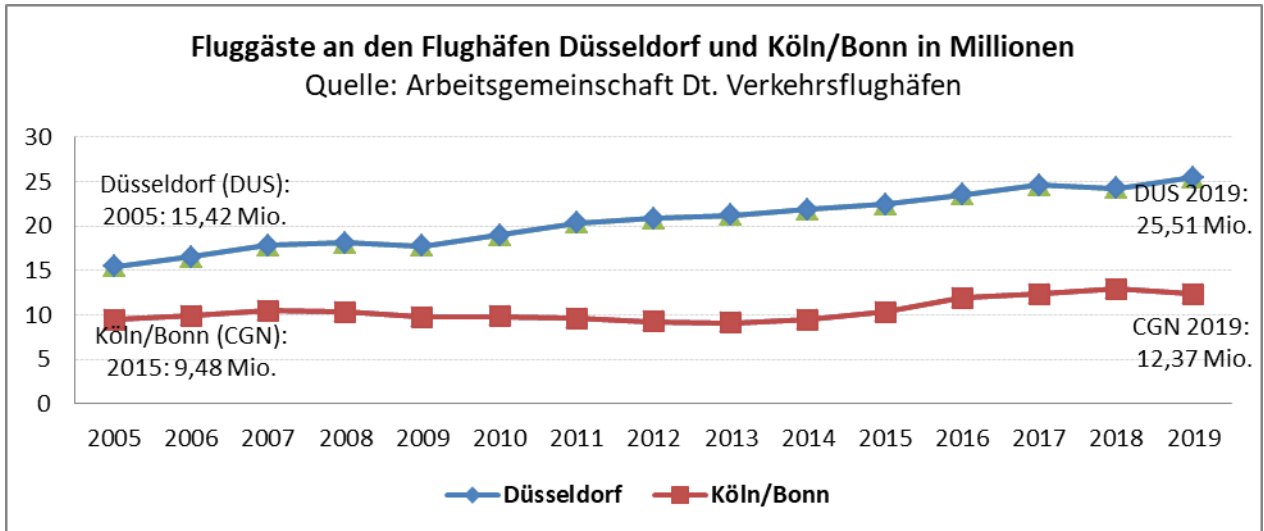
In Nordrhein-Westfalen gibt es zwei Großflughäfen, die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, sowie die Regionalflughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück⁵, Niederrhein-Weeze und Paderborn/Lippstadt. Die Verkehrslandeplätze Essen/Mülheim, Mönchengladbach und Siegerland verfügen über keinen Linienflugverkehr. Schließlich gibt es noch acht Schwerpunktlandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr (Aachen-Merzbrück, Bonn-Hangelar, Arnsberg-Menden, Porta Westfalica, Bielefeld, Stadtlohn-Vreden, Marl-Loemühle und Dinslaken-Schwarze Heide). Damit verfügt Nordrhein-Westfalen über eine europaweit einzigartige Flugplatzdichte. Hinzu kommt, dass auch die von NRW gut

⁴ IPCC: Aviation and the Global Atmosphere, 1999, Link: <https://www.ipcc.ch/report/aviation-and-the-global-atmosphere-2/?idp=83>

⁵ Die Einstufung des Flughafens Münster/Osnabrück als „international“ in der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 ist sachlich nicht nachvollziehbar.

erreichbaren Flughäfen in Amsterdam, Brüssel, Eindhoven, Maastricht und Lüttich mit den NRW-Flughäfen um Streckenangebote und Flugpreise konkurrieren.

Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn konnten in den letzten beiden Jahrzehnten zwar ein Wachstum an Passagieren verzeichnen, die Anzahl an Flugbewegungen stagnierte hingegen (siehe Grafiken).⁶



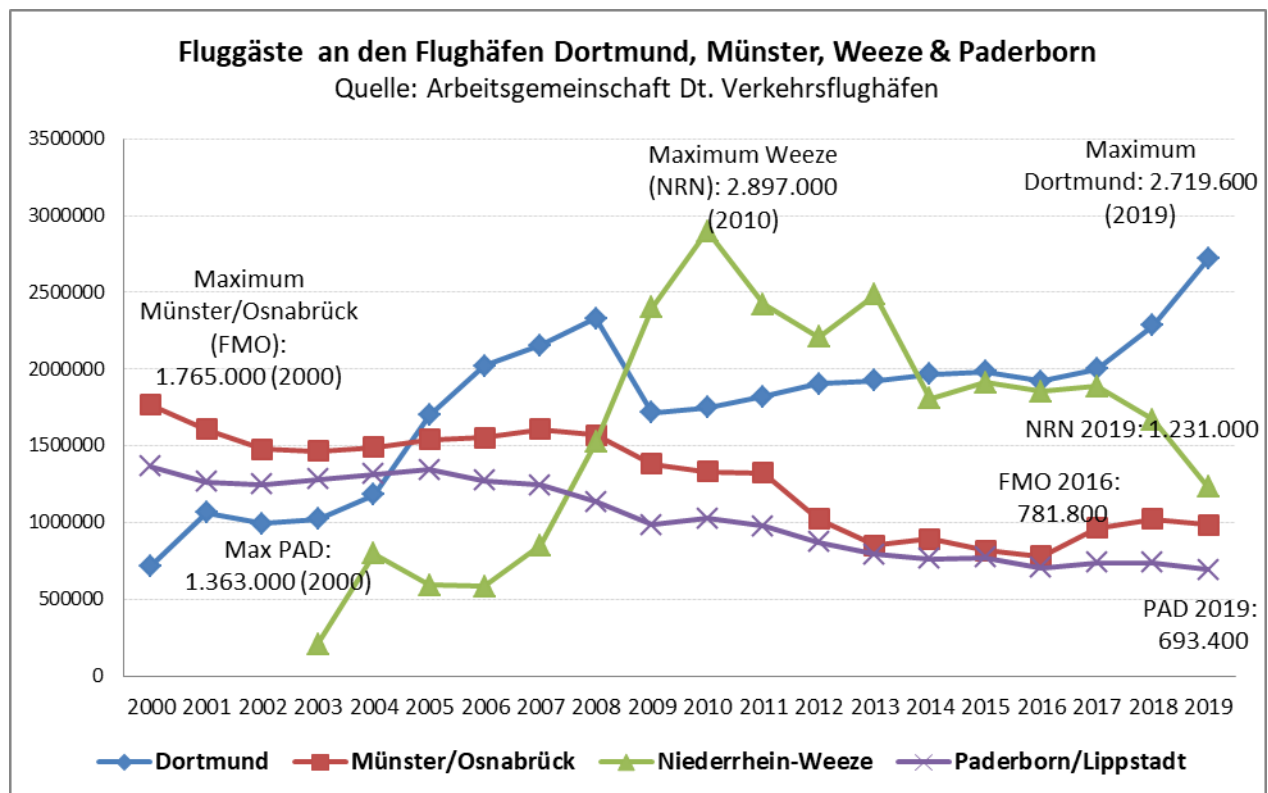
Schon vor der Corona-Pandemie ließ sich europaweit an den kleineren Flughäfen ein Rückgang bei Fluggastzahlen und Flugbewegungen erkennen. Da Airlines Kostenvorteile durch Konzentration erzielen wollen, haben sich viele Fluggesellschaften von diesen Standorten zurückgezogen. Low Cost-Airlines wie Ryanair und EasyJet wenden sich von kleineren Standorten ab und verlagern zunehmend Angebote an Großflughäfen. Während Ryanair in der ersten Phase der Low Cost-Entwicklung vorwiegend von kleineren Flughäfen aus operierte, ist seit einiger Zeit ein Trend festzustellen, Basen auch auf größeren Flughäfen zu errichten bzw. auszubauen. Waren es in den Jahren 2015 und 2016 besonders die Flughäfen Köln/Bonn und Berlin-Schönefeld, waren es

⁶ Die Verkehrsdaten basieren auf den ADV-Monatsstatistiken, welche von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen auf Monatsbasis veröffentlicht werden.

danach Hamburg, Nürnberg und schließlich Frankfurt.⁷ Der Flughafen Düsseldorf wird seit kurzem von der Ryanair-Tochter Lauda bedient. Am Flughafen Niederrhein reduzierte Ryanair die Zahl der stationierten Flugzeuge von 9 im Jahr 2010 auf nur noch 3 Jets im Jahr 2019. Inzwischen droht Ryanair infolge eines Streites mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit sogar mit einem Abzug der Flieger am Flughafen Niederrhein.⁸

Auch die Lufthansa und ihre Tochtergesellschaften haben ihre Angebote an den Regionalflughäfen eingeschränkt. Der Konkurrenzdruck der letzten Jahre führte zu Rationalisierung und Konzentration bei den Fluggesellschaften bis hin zu Unternehmenspleiten wie beispielsweise von Air Berlin, Condor, Germania, Small Planet Airlines, Thomas Cook und Azur Air.

Dadurch haben sich die Passagierzahlen am Flughafen Paderborn/ Lippstadt zwischen dem Jahr 2000 (ca. 1.360.000 Passagiere) und dem Jahr 2019 (ca. 690.000 Passagiere) mehr als halbiert (siehe Abbildung). Am Flughafen Münster/Osnabrück sind die Fluggastzahlen von 1,8 Mio. Passagieren im Jahr 2000 auf rund 0,99 Millionen Passagiere im Jahr 2019 kontinuierlich zurückgegangen. Die Passagierzahlen am Flughafen Dortmund sind nach dem Jahr 2008 mit 2,33 Mio. Passagieren in den Folgejahren deutlich gesunken und haben erst 2018 (2,28 Mio. Passagiere) wieder dieses Niveau erreicht. Am Flughafen Niederrhein (Airport Weeze) sind die Passagierzahlen vom Rekordjahr 2010 (2,9 Mio. Passagiere) auf 1,2 Mio. Passagiere im Jahr 2019 deutlich gesunken.



⁷ Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: Low Cost Monitor 1/2020 - . Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr, Frühjahr 2020, Seite 11.

⁸ <https://www.aero.de/news-36329/Ryanair-will-Flugzeuge-aus-Deutschland-abziehen.html>

Somit hat sich auch die prozentuale Verteilung aller Passagiere auf den NRW-Flughäfen zugunsten des Düsseldorfer und Köln/Bonner Flughafens und zulasten der Regionalflughäfen verschoben (siehe Grafik).

Flughäfen	2009	2010	2011	2012	2013
Düsseldorf	52,3%	53,0%	55,7%	57,7%	58,4%
Köln/Bonn	28,6%	27,5%	26,4%	25,7%	25,0%
Weeze	7,1%	8,1%	6,6%	6,1%	6,8%
Dortmund	5,0%	4,9%	5,0%	5,3%	5,3%
Münster/Osnabrück	4,1%	3,7%	3,6%	2,8%	2,3%
Paderborn/Lippstadt	2,9%	2,9%	2,7%	2,4%	2,2%
NRW gesamt	34.017.448	35.843.46	36.504.502	36.118.039	36.366.594

Flughäfen	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Düsseldorf	59,5%	58,7%	57,8%	57,8%	56,5%	58,6%
Köln/Bonn	25,7%	27,0%	29,3%	29,1%	30,2%	28,4%
Weeze	4,9%	5,0%	4,6%	4,4%	3,9%	2,8%
Dortmund	5,4%	5,2%	4,7%	4,7%	5,3%	6,3%
Münster/Osnabrück	2,4%	2,1%	1,9%	2,3%	2,4%	2,3%
Paderborn/Lippstadt	2,1%	2,0%	1,7%	1,7%	1,7%	1,6%
NRW gesamt	36.732.510	38.298.941	40.692.741	42.612.115	42.951.907	43.482.108

Zahlreiche Regionalflughäfen tragen sich nicht selbst und mussten bereits vor der Corona-Krise massiv mit öffentlichen Geldern subventioniert werden. In den Jahre 2010 bis 2013 lag allein die finanzielle Bezuschussung von Betrieb und Investitionen bei 19 deutschen Regionalflughäfen bei durchschnittlich 112 Mio. Euro pro Jahr.⁹ Weitere, nicht quantifizierte Subventionen ergeben sich aus Bürgschaften, Garantien und anderen indirekten Beihilfen. Seit dem Jahr 2020 erfolgt eine weitere Subventionierung seitens des Bundes an diversen Regionalflughäfen durch eine Übernahme von Kosten für die Flugsicherung. Dies macht im Fall des Dortmunder Flughafens z.B. circa 1,6 Millionen Euro pro Jahr aus.

Eine aktuelle Studie im Auftrag von Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland sowie Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft zeigt am Beispiel von 14 deutschen Regionalflughäfen, dass die aller meisten Regionalflughäfen seit Jahrzehnten abhängig von staatlichen Beihilfen sind. Kaum einer dieser Flughäfen, auch die, die in privatem Besitz sind, ist zwischen 2016 und 2018 ohne staatliche Beihilfen ausgekommen.¹⁰ Diese Studie verweist auch auf den Umstand, dass die überwiegende Anzahl an Regionalflughäfen aufgrund einer geografischen Randlage keinen relevanten Beitrag zur Konnektivität leistet – indem sie ihre Region mit den internationalen Flugverkehrsnetzen und europäischen Wirtschaftszentren verknüpfen.

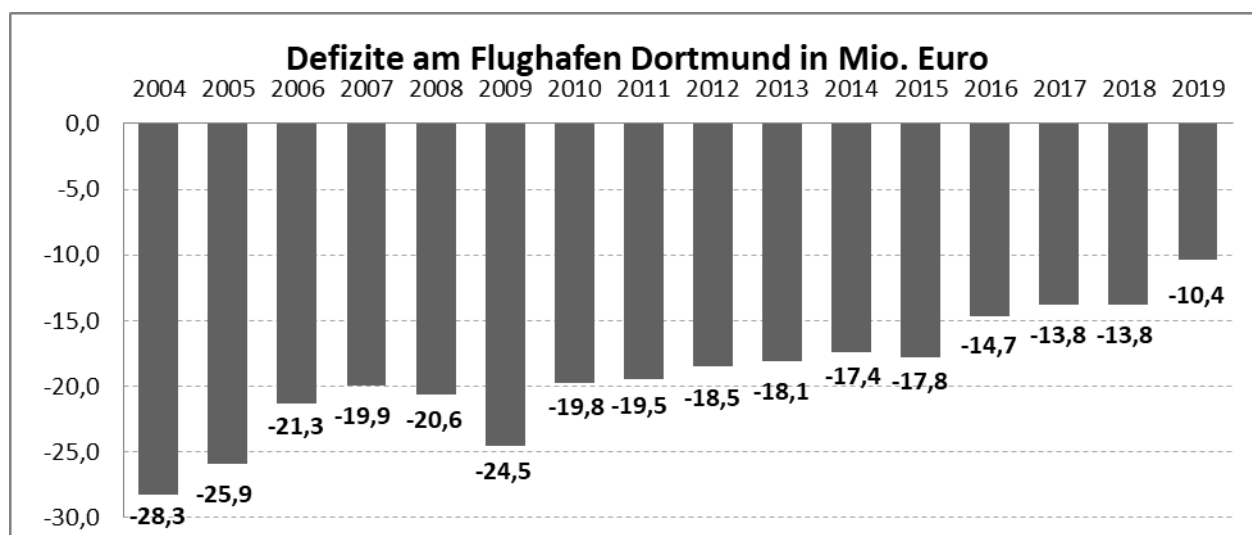
⁹ Alexander Mahler, Matthias Runkel: Steuergelder für den Flughafen von nebenan - Betrachtung der Subventionierung und Wirtschaftlichkeit deutscher Regionalflughäfen, März 2017, Link: <http://www.foes.de/pdf/2017-03-FOES-Kurzanalyse-Regionalflughafen.pdf>

¹⁰ Werner Reh, Matthias Runkel, Lea Paoli: Regionalflughäfen - Ökonomisch und klimapolitisch unverantwortliche Subventionen, August 2020, Link: https://foes.de/publikationen/2020/2020_07_FOES_Regionalflughafen.pdf

Für die öffentlichen Anteilseigner dieser NRW-Regionalflughäfen entwickeln sich diese Flughäfen mehr und mehr zu Dauersubventionsgräbern. So arbeitet der **Flughafen Dortmund** (74% gehören den Dortmunder Stadtwerken und 26% der Stadt Dortmund) seit 1998 durchgehend defizitär. Zwischen den Jahren 2004 und 2019 mussten die Dortmunder Stadtwerkekunden und die Stadt Dortmund über 300 Millionen Euro zum Erhalt des Flughafens beisteuern (siehe Abbildung). Seit 1998 bis 2019 summieren sich die Verluste auf rund 360 Millionen Euro. Im Jahr 2019 (Defizit: 10,4 Mio. Euro bei 2,7 Mio. Fluggästen) wurde demnach jeder Fluggast mit ca. 3,85 Euro von der Stadt Dortmund bzw. den Stadtwerken bezuschusst.

Dazu kommen indirekte Subventionen wie die Übernahme von Krediten und Pensionsrückstellungen durch die Dortmunder Stadtwerke, kapitalverstärkenden Maßnahme der Dortmunder Stadtwerke in Höhe von 40 Mio. Euro, die Übertragung von Grundstücken durch die Stadt, die Überlassung von Gesellschafteranteilen an der profitablen Parktochter SBB oder die städtischen Zuschüsse für die Flughafen-Feuerwehr. Insgesamt dürfte sich die Gesamtsumme auf deutlich über 500 Millionen Euro belaufen. Eine Summe mit der sich über einen Zeitraum von 5 Jahren die kostenlose Nutzung von Bus- und Bahn in Dortmund problemlos finanzieren ließe.¹¹

Um den Verlust im sogenannten operativen Bereich zu drücken, werden alle Einnahmen, die sachlich eigentlich dem hoheitlichen Aufgaben zuzuordnen sind, den operativen Aufgaben zugerechnet. Ein Beispiel hierzu: Anfang 2019 entschied der Rat der Stadt Dortmund einen städtischen Zuschuss in Höhe von ca. 1 Mio. Euro zur Unterhaltung der Flughafenfeuerwehr rückwirkend für 2018. Argumentation der Verwaltung war, dass „die bisherigen Vereinbarungen nicht mehr zeitgemäß waren“. Diese zusätzlichen Einnahmen wurde im Titel „allgemeine Pachten und Mieten“ verbucht und zur Kostendeckung der operativen Aufgaben zugeordnet. Eigentlich hätten diese Einnahmen zur Kostendeckung der hoheitlichen Aufgaben herangezogen werden müssen.

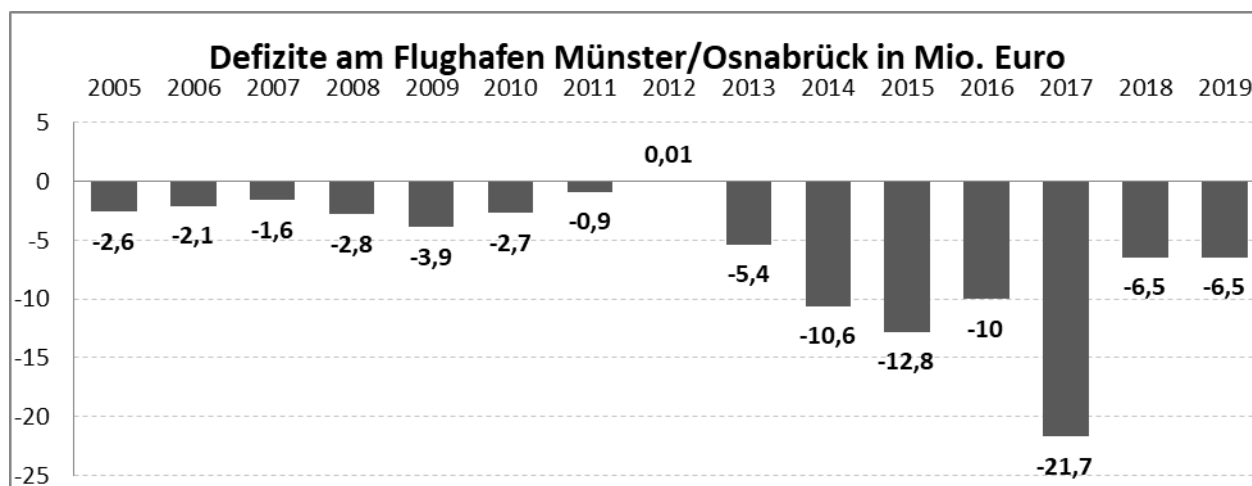


Durch die Subventionierung seiner Gesellschafter ist der Flughafen in der Lage sehr günstige Konditionen für die Nutzung seiner Infrastruktur den Billig-Fluglinien anzubieten. Die in 2019 erzielten Erlöse aus dem „Aviation-Bereich“ beliefen sich in 2019 auf

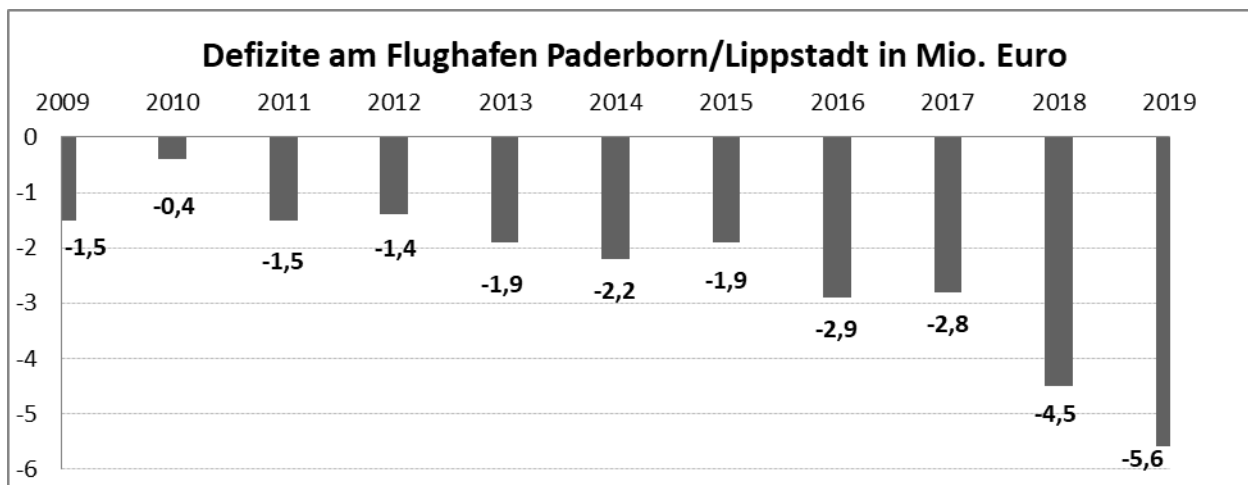
¹¹ Berechnung der Schutzgemeinschaft Fluglärm Dortmund – Kreis Unna: <http://www.sgf-do-un.de/>

durchschnittlich 7,23 Euro je Passagier. Dies versetzt WizzAir, den Hauptakteur am Dortmunder Flughafen, neben seiner günstigen Kostenstruktur in die Lage, einen ruinösen Preiswettbewerb zu Lasten der anderen NRW-Flughäfen zu betreiben.

Auch der **Flughafen Münster/Osnabrück** befindet sich seit Jahren in einer ökonomischen Schieflage (siehe Abbildung), die zuletzt nur durch eine deutliche Erhöhung des Eigenkapitals der öffentlichen Anteilseigner (Stadtwerke Münster, Kreis Steinfurt, Stadt Osnabrück, Stadt Greven, Landkreis Osnabrück, Kreis Warendorf u.a.) kurzfristig behoben werden konnte. Am Flughafen Münster/Osnabrück führen massive Überkapazitäten und eine insgesamt hohe Flughafendichte im Einzugsbereich zu einem strukturell unwirtschaftlichen Betrieb. Von daher ist davon auszugehen, dass sich der Flughafen auch in Zukunft nicht selbstständig wirtschaftlich tragen wird. Zwischen 2014 und Mitte der 2020er fließen nach aktueller Beschlusslage bereits rund 140 Millionen von den kommunalen Gesellschaftern als direkte Subventionen oder Gesellschafterkredite an den Flughafen Münster/Osnabrück. Zu dieser massiven Subventionierung aus öffentlichen Geldern kommt weiterer coronabedingter Finanzierungsbedarf in zweistelliger Millionenhöhe.



Die Betreibergesellschaft **Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH** (erzielte im Zeitraum von 2005 bis 2008 noch Jahresüberschüsse von durchschnittlich mehr als 1 Million Euro. Seit dem Jahr 2009 hat das Unternehmen regelmäßig Verluste gemacht, die in den letzten Jahren stetig gewachsen sind (siehe Abbildung). Die Kreise Paderborn (56,38 Prozent), Soest (12,26), Gütersloh, Lippe (beide 7,84), Höxter und Hochsauerland (je 3,92), die Stadt Bielefeld (5,88) sowie die Industrie- und Handelskammern Ostwestfalen (1,57) und Lippe (0,39) als Gesellschafter decken nach aktueller Beschlusslage nur einen Verlust von maximal 2,5 Millionen Euro im Jahr ab. Der Rest zehrt als Fehlbetrag an den Rücklagen der Flughafengesellschaft – und schmälert diese derzeit von Jahr zu Jahr.



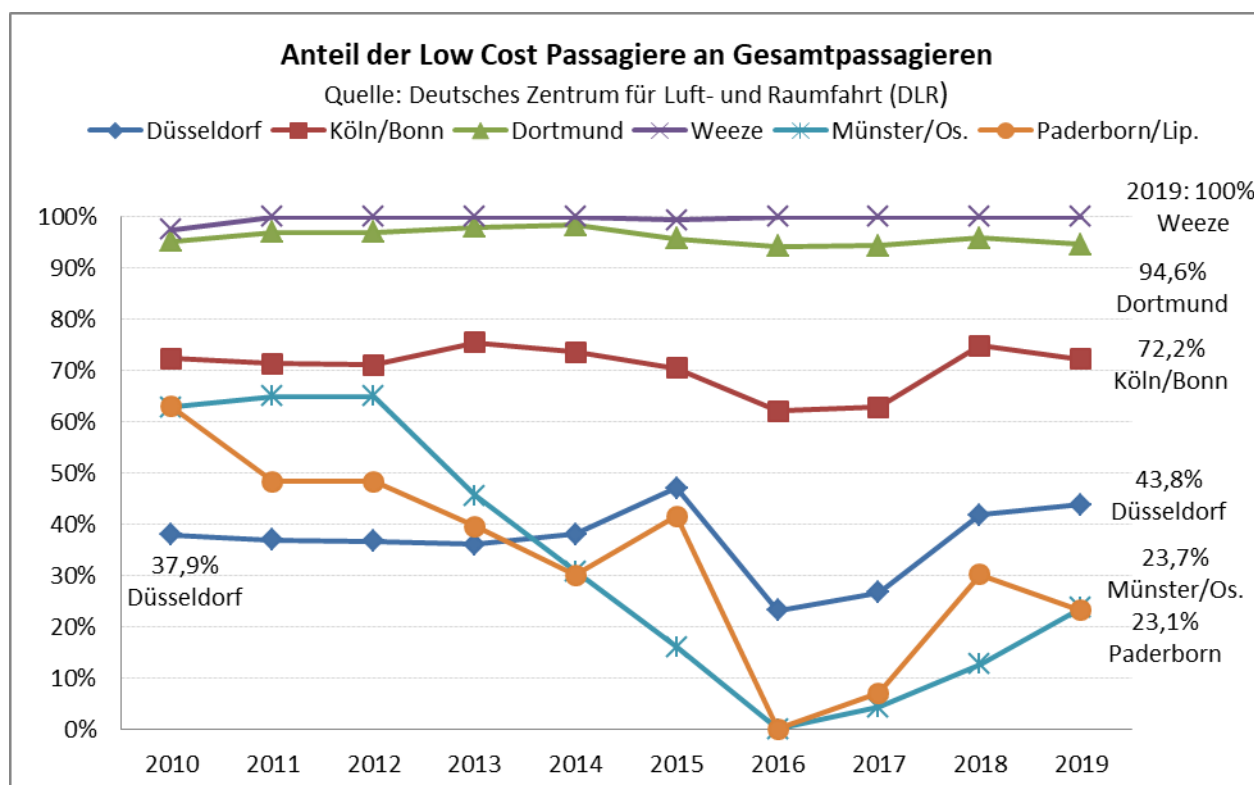
Im August 2020 hat der Kreisausschuss des Kreises Gütersloh einstimmig beschlossen, die Flughafen-GmbH als Gesellschafter zu verlassen. Der Kreis Lippe wird sich wohl ebenfalls aus der Eigentümergemeinschaft verabschieden, und auch die Stadt Bielefeld prüft, ob sie die GmbH verlässt.

Die **Flughafen Niederrhein** GmbH unterscheidet sich von den anderen Regionalflughäfen in NRW durch den Umstand, dass es einen privaten Investor gibt. Während bei den Flughäfen in Trägerschaft Subventionen durch die öffentliche Hand relativ offen erfolgen, ist die Subventionierung des Flughafens Niederrhein viel verdeckter gelaufen. Der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze haben der Flughafengesellschaft zwischen 2002 und 2004 ca. 26,8 Mio. Euro an Investitionskrediten gegeben. Der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze „verschenkten“ in 2001 ihre Anteile an der 1993 gegründeten Flughafen Niederrhein GmbH (FN) an den niederländischen Investor. Sie hielten seitdem nur noch eine „Kleinst“-Beteiligung an der FN von weit unter 1% und einige Sonderrechte. Zwischen August 2004 und Dezember 2010 verzichteten der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze über ihre Entwicklungsgesellschaft Laarbruch (EEL) auf die Zahlungen von Zinsen durch die FN. Die Zinsen wurden der Darlehenssumme (4 Kredite) in Höhe von 26,8 Mio. Euro Jahr für Jahr zugeschlagen. Ende 2010 belief sich die Gesamtschuld der FN gegenüber der EEL nebst Zinsen auf ca. 34,5 Mio. Euro. Demnach haben die EEL bzw. der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze bis 2010 auf rechnerisch ca. 7,5 Mio. Euro Zinszahlungen verzichtet. Zwischen 2007 und 2013 verkaufte die FN Flächen an eine eigens gegründete Tochtergesellschaft. Dabei erzielte die FN ab 2007 Jahr für Jahr Buchgewinne in Höhe von insgesamt 25,4 Mio. Euro. Ohne diese Verkäufe wären auch ab 2007 Jahr für Jahr – wie vor 2007 - Verluste bei der FN angefallen, auch mit der Gefahr der Überschuldung. Verluste wurden auf diese Weise vermieden oder besser, sie wurden kaschiert. Die FN hätte zur Vermeidung einer Überschuldung laufend ihr Eigenkapital erhöhen müssen, eigentlich eine Aufgabe des Investors. Politisch wurde ab 2007 das Erreichen der Gewinnschwelle als Erfolg verkauft, obwohl die Grundstücksverkäufe nur zur Schönung der Jahresabschlüsse stattfanden. Der Investor zog daraus einen erheblichen Vorteil, denn er war zum Ausgleich der realen Verluste der FN vertraglich verpflichtet. Seit 2011 verzichtete der Kreis Kleve bzw. die EEL auf die Zahlung der jährlich ca. 1,4 Mio. Euro Zinsen von Seiten der FN. Dafür erhielt der Kreis statt der Zinsen Anteile an der FN. Inzwischen hat sich auf diesem Wege der Anteil des Kreises Kleve am Flughafen auf 11,7 Prozent erhöht, die Gemeinde Weeze hält Anteile in Höhe von 0,03 Prozent. Bei genauer Betrachtung kann daher von einem pri-

vat finanzierten Flughafen kaum die Rede sein, auch wenn das politisch gern derart verkauft wird.

Der Flughafen Weeze meldete im Herbst 2019 nach Reduzierung des Flugplans durch Ryanair eine existenzgefährdende Krise und bat den Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze um finanzielle Hilfe. Diese gewährten im Dezember 2019 einen nicht zurückzahlenden Betriebskostenzuschuss in Höhe von 1,9 Mio. Euro, die für die Aufrechterhaltung des laufenden Betriebes verwendet wird. Die Gemeinde Weeze übernahm davon 912.000 Euro und der Kreis Kleve 988.000 Euro. Der Investor (ca. 88% der Anteile) legte im Übrigen keinen Cent ein. Infolge der Corona-Krise im Juni 2020 erhöhten der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze als Rettungsaktion die bereits in Höhe von 26,8 Mio. Euro bestehende stille Beteiligung um zusammen zusätzliche 6 Mio. Euro. Der private Investor legte wieder keinen Cent ein.

Die NRW-Flughäfen zeichnen sich durch einen teilweise sehr hohen Anteil an Low Cost-Angeboten aus. Die Flughäfen Weeze und Dortmund werden nahezu vollständig von „Billigfliegern“ dominiert (siehe Grafik). Allerdings hat selbst am Flughafen Düsseldorf der Anteil der Low Cost-Passagieren am Gesamtpassagieraufkommen in den letzten Jahren zugenommen.



Der Anteil von Low-Cost-Passagieren an den Gesamtpassagieren betrug im Jahr 2019 an allen deutschen Flughäfen im Durchschnitt hingegen nur 32,5 %.¹² NRW kann daher als eine Art „Flugzeugträger für Billigflieger“ bezeichnet werden.¹³

¹² Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt: Low Cost Monitor 1/2020 - . Der aktuelle Markt der Low Cost Angebote von Fluggesellschaften im deutschen Luftverkehr, Frühjahr 2020, Seite 6.

5. Konsequenzen aus der Corona-Pandemie für den Luftverkehr

Die Corona-Pandemie hat den Luftverkehr weltweit massiv eingeschränkt. Generell gibt es ein staatliches Interesse Fluggesellschaften und Flughäfen in systemrelevantem Umfang zu erhalten. Doch nicht alle Teile des bestehenden Luftverkehrs und nicht alle Flughäfen sind systemrelevant.

Weil Fliegen besonders klima- und umweltschädlich ist, kann der Flugbetrieb nicht in allen Teilen aufrechterhalten und die Branche zu alten Wachstumszielen zurückkehren. Angesichts begrenzter Geldmittel und der klimapolitischen Erfordernisse, muss sehr genau abgewogen werden, welche Mobilitätsformen mit massivem Einsatz öffentlicher Geldern gestützt werden sollten.

Wenn Steuergeld ausgegeben wird, dann muss das unter sozialökologischen Auflagen geschehen. Wirtschaftsexperten aus mehr als 50 Ländern haben zum Beispiel vorgeschlagen, dass jede Rettungsaktion für Fluggesellschaften die Bedingung enthalten sollte, dass die jeweilige Gesellschaft bis 2050 Netto-Null-Kohlenstoffemissionen erreicht, mit Zwischenzielen in Fünf- oder Zehn-Jahres-Intervallen und einem konkreten Plan zur Umsetzung.¹⁴ Die französische Regierung hat in diesem Sinne beschlossen, das Rettungspaket für die Air France in Höhe von sieben Milliarden Euro an die Verpflichtung zu binden, CO₂-Emissionen auf Lang- und Mittelstrecken bis 2030 um 50 Prozent pro Person und Kilometer zu reduzieren. Air France muss ihre Inlandsverbindungen im Gegenzug zu den Staatshilfen einschränken. Flugverbindungen, die in Konkurrenz zu den TGV-Verbindungen der Bahn stehen – beispielsweise zwischen Paris und Lyon oder Bordeaux – werden voraussichtlich eingestellt.

Die Konsolidierungszwänge der Fluggesellschaften durch die Corona-Krise treffen die Regionalflughäfen besonders hart. Die Lufthansa hat zum Beispiel angekündigt, sich künftig auf ihr Kerngeschäft zu beschränken, die Anzahl ihrer Flugzeuge zu reduzieren und Strecken zu streichen. Billigfluggesellschaften verlagern ihre Angebote zunehmend von den Regionalflughäfen zu den Großflughäfen. Viele defizitäre Regionalflughäfen, die bereits seit Jahren am Tropf der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler hängen, werden dadurch noch höhere Verluste anhäufen. In den Kommunalparlamenten der Anteilseigener-Kommunen wird die Bereitschaft zum Tragen dieser Verluste angesichts knapper werdender Kassen immer weiter schwinden. Auch nach Einschätzung des Handelsblattes dürfte die Situation vieler Regionalflughäfen in naher Zukunft noch prekärer werden.¹⁵ Zwar hat die EU-Kommission am 11. August finanzielle Hilfen für die deutschen Flughäfen genehmigt. Doch die Bedingungen dafür sind sehr eng gefasst.¹⁶ So erlaubt die EU den deutschen Behörden die Gewährung von direkten Zuschüssen an Flughäfen lediglich für Einnahmeausfälle, die unmittelbar auf den Coronavirus-Ausbruch im Zeitraum 4. März bis 30. Juni 2020 zurückzuführen sind.

¹³ Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NRW: NRW-Luftverkehrskonzept – Eckpunkte für einen zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen, August 2015, Seite 7.

¹⁴ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-06/fluggesellschaften-klimaschutz-corona-krise-politische-vorgaben-kurzstreckenfluege-ideen>

¹⁵ Handelsblatt vom 25.8.2020 („Airports ohne Perspektive: Coronakrise verschärft die Not der Regionalflughäfen“), Link: <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/hohe-kosten-wenig-passagiere-airports-ohne-perspektive-coronakrise-verschaerft-die-not-der-regionalflughaeefen/26122278.html?share=mail&ticket=ST-3714204-wdz7broB0q125P9HUzUV-ap3>

¹⁶ Vgl. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_1472

Anders als von den Flughafenverbänden behauptet, sind diese Regionalflughäfen auch kein Teil der Daseinsvorsorge. Tatsächlich sind viele Regionalflughäfen nicht nur verzichtbar, sondern auf Dauer auch nicht länger tragbar. Mittelfristig muss der Wildwuchs an Regionalflughäfen zugunsten eines übergeordneten europäischen oder zumindest nationalen Flughafensystems aufgegeben werden mit Flughäfen, die mit Gewinn arbeiten.

Durch die Corona-Krise sind alle Wachstumsprognosen der Luftverkehrsbranche aus der Zeit vor der Pandemie obsolet geworden. Die Lufthansa rechnet nicht damit, dass sie vor dem Jahr 2023 das alte Verkehrsniveau von 2019 erreichen könne.¹⁷ Der Flughafen Düsseldorf rechnet wegen der Corona-Krise in den kommenden Jahren mit 20 bis 30 Prozent weniger Flugbewegungen.¹⁸ Easyjet plant offenbar beim Neustart des Flugverkehrs nach dem Lockdown nicht mehr, die Inlandsstrecken (wie z.B. die Verbindung von Berlin nach Düsseldorf) wieder aufzunehmen.¹⁹

Die Corona-Pandemie hat auch gezeigt, dass wir unser Leben schnell anpassen können und in der Lage sind, zum Beispiel Verkehr zu vermeiden und zu ersetzen. So haben viele Unternehmen in den Monaten des Shutdowns Dienstreisen und Besprechungen durch Videokonferenzen ersetzt und den Vorteil dieser Form der Kommunikation erkannt. Da sich durch Videokonferenzen auch Zeit und Geld sparen lässt, ist mit einem dauerhaften Rückgang an Dienstreisen auch nach Überwindung der Corona-Krise zu rechnen. Verstärkt wird dieser Trend dadurch, dass immer mehr Unternehmen Nachhaltigkeitsgrundsätze einführen und umweltfreundliche Mobilität bei ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern fördern. Manche Behörden haben ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiterinnen bereits vorgegeben, künftig die Bahn, statt das Flugzeug für Dienstreisen zu nehmen. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bank sollen künftig auf innerdeutschen Reisen auf das Flugzeug verzichten, zumindest, wenn sie von Frankfurt nach Hamburg, Berlin oder München unterwegs sind.²⁰

Unterstrichen wird dies durch eine aktuelle Studie des Fraunhofer-Institutes für Arbeitswirtschaft über die Auswirkungen, Chancen und Erfahrungen virtueller Arbeitsformen in der Corona-Pandemie. 90 Prozent der 500 Unternehmen, die das Fraunhofer-Institut befragt hat, gaben an, bei Dienstreisen zukünftig zu hinterfragen, ob diese nicht auch durch Telefon- oder Videokonferenzen abgewickelt werden können.²¹

Die Corona-Krise sollte zum Ausgangspunkt für eine Transformation der Luftverkehrswirtschaft in Europa werden.²² Dazu gehören:

- Rettungsbeihilfen und staatliche Beteiligungen an Luftfahrtgesellschaften dürfen nur unter der Voraussetzung geben werden, dass diese ein nachhaltiges, umweltgerechtes Geschäftsmodell vorlegen;

¹⁷ Süddeutsche Zeitung vom 6.5.2020.

¹⁸ Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 27.4.2020.

¹⁹ <https://www.airliners.de/easyjet-berliner-basis/56266>

²⁰ Süddeutsche Zeitung vom 24.6.2020.

²¹ http://publica.fraunhofer.de/eprints/urn_nbn_de_0011-n-5934454.pdf

²² Siehe dazu auch die ausführlichen Ausführungen in dem Dokument der Bundesvereinigung gegen Fluglärm „Überlegungen für eine nachhaltige Luftverkehrspolitik nach der Coronavirus-Pandemie“ vom 25.04.2020, Link: https://archiv.fluglaerm.de/bvf/presse/pressemitteilungen/20200425_BVF-Forderungen-Luftverkehrspolitik-nach-Corona-Pandemie.pdf

- Streichung aller Subventionen für die Fluggesellschaften und Flughäfen sowie Beseitigung von Incentive- und Rabattprogrammen;
- Erhöhung der Abgaben auf den Luftverkehr, um die von ihm verursachten gesellschaftlichen Schäden durch Lärmemissionen zu kompensieren;
- Einbeziehung des Luftverkehrs in das System der CO₂-Bepreisung und vollständige Erfassung aller Klimaeffekte des Luftverkehrs.

Ein wesentlicher Baustein ist dabei Neugestaltung der Flugplankoordination (Slotregelung), die auf der EU-Verordnung Nr. 95/93 beruht. Dazu muss die Europäische Union in einer neuen Slot-Verordnung die folgenden Parameter vorgeben:

- Vollständiger Abbau aller Kurzstreckenflüge unter 600 km bis zum Jahr 2030;
- damit die freiwerdenden Kapazitäten nicht für andere Strecken genutzt werden, werden die Slots jedes Jahr um 3% gekürzt;
- Missbräuchliche Nutzungen von Slots (z.B. regelmäßige Verstöße gegen die Nachtflugbestimmungen) führen zum Entzug der Flugrechte.

6. Bewertung der Maßnahmenvorschläge der Landtagsfraktion der Grünen für ein neues NRW-Luftverkehrskonzept

a.) Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene

Bahnreisen von vier Stunden zwischen zwei Städten sind konkurrenzfähig zu Kurzstreckenflügen der gleichen Relation. Die Bundesregierung sollte zusammen mit den Bundesländern einen Stufenplan zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn mindestens bis zu einer parallelen Bahnfahrzeit von 4 Stunden entwickeln. Um die Kapazität und die Verlässlichkeit zu steigern ist der Neu- und Ausbau des Schienennetzes unabdingbar. Da die Bahn bis 2030 eine Verbesserung der Verbindung zwischen den Metropolen vorsieht, besteht keine Notwendigkeit für Kurzstreckenverbindungen. So soll bis 2030 das Fernverkehrsangebot um 25 Prozent erhöht werden, auf den Hauptachsen sollen pro Stunden zwei ICE-Verbindungen angeboten werden. Damit die Anwohnerinnen und Anwohner unter einem erweiterten Bahnangebot nicht leiden, muss der Lärmschutz an Bahntrassen und Schienenfahrzeugen umfangreich verbessert werden. Ziel muss es außerdem sein, ein umfassendes Nachtzugangebot zu schaffen.

Mit Hilfe eines Bundesmobilitätsgesetzes sollte die Bundesregierung einen rechtlichen Vorrang des klimafreundlicheren Schienenverkehrs etablieren, damit die innerdeutschen Kurzstreckenflüge spätestens ab 2030 komplett radikal reduziert werden. Die NRW-Flughäfen bieten aufgrund ihrer geografischen Lage in der Mitte Westeuropas und ihren guten Schienenanbindungen hervorragende Chancen für eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Darüber hinaus ist die Kooperation zwischen Fluggesellschaften, Flughäfen und der Bahn zu fördern, um Kurzstreckenflüge überflüssig zu machen. Für die bessere Verknüpfung von Luftverkehr und Bahn kann das Lufthansa-Angebot „Express Rail“ als Anregung dienen. Von 13 Bahnhöfen wird Lufthansa-Reisenden bei der Flugbuchung eine passende Bahnverbindung zum Frankfurter Flughafen angeboten. Die Bahnfahrt wird dabei wie ein Zubringerflug behandelt (sog. Code Sharing). Entsprechend gewährt die Lufthansa eine Anschlussgarantie und sorgt ggf.

für Umbuchungen. Dieses Bahnangebot muss verbessert und aufgewertet werden. Zum Beispiel sollte das Express Rail-Konzept auch auf alle Regionalflughafenstandorte ausgeweitet werden.

b.) Kapazitätsrestriktionen

Die Flughäfen in NRW verfügen über ausreichende Kapazitäten, um den Bedarf nach Mobilität zu befriedigen. Ein weiterer Ausbau oder sonstige kapazitätssteigernde Maßnahmen sind an keinem NRW-Flughafen erforderlich, verkehrspolitisch notwendig und klimapolitisch vertretbar.

Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren zum Antrag des Flughafens Düsseldorf auf Erhöhung der Kapazität von heute stündlich 47 auf künftig 60 Flugbewegungen auf zwei Bahnen in der Hälfte der Betriebsstunden. Das NRW-Verkehrsministerium sollte diesen Antrag auf Kapazitätserweiterung wegen fehlender Bedarfsprognose und fehlendem Risikogutachten, nicht vorhandener Klimaverträglichkeit und Nichtberücksichtigung der Ultrafeinstaubbelastung ablehnen.

Auch der aktuelle Antrag des Dortmunder Flughafens auf Verlegung der Landeschwelle 24 am Flughafen um 300 m nach Osten wird von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm abgelehnt. Denn diese Maßnahme folgt alleine den Forderungen des Billigfliegers und Hauptakteurs des Flughafens Wizz Air, damit dessen Massentourismus-Geschäft optimal bedient werden kann.

c.) lärmbezogene Differenzierung der Entgelte

Der Koalitionsvertrag von CDU und FDP NRW vom 16.6.2017 sieht in der Ausgestaltung der emissionsabhängigen Start- und Landeentgelte ein wesentliches Instrument zur Fluglärmbekämpfung. Das Umweltbundesamt weist darauf hin, dass ein gewisser Betrag an Mehreinnahmen durch lärmabhängige Start- und Landeentgelte erzielt werden darf, wenn der Flughafenunternehmer diese für Lärminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen verwendet. Insbesondere können die Einnahmen zur Finanzierung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen genutzt werden.²³

Am größten NRW-Flughafen Düsseldorf werden die lärmindernden Potentiale der Entgeltregelung bei weitem nicht ausgeschöpft. Da sich der Flughafen Düsseldorf innerhalb eines dicht besiedelten Ballungsraumes liegt, sollten sich die Start- und Landeentgelte mindestens an den Standards anderer Stadtflughäfen wie z.B. Hamburg, Frankfurt und Zürich orientieren. Die Entgeltordnung am Flughafen Hamburg gilt als vorbildlich im Hinblick auf die starke Spreizung der Entgelte bei Flügen nach 23 Uhr.²⁴

In der Entgeltordnung für den Flughafen Frankfurt sind die Anreize für die Nachrüstung von Flugzeugen der A320-Familie mit so genannten Wirbelgeneratoren wesentlich höher als in der geltenden Entgeltordnung am Flughafen Düsseldorf. Diese

²³ Umweltbundesamt: „Umweltschonender Luftverkehr: lokal – national – international“, November 2019, Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf

²⁴ So gibt es in der Entgeltordnung des Hamburger Flughafens folgende Staffellungen: In der Zeit von 23.00 Uhr bis 23.14 Uhr liegt der Zuschlag bei 350 Prozent, in der Zeit zwischen 23.15 bis 23.29 Uhr bei 400 Prozent, in der Zeit von 23.30 bis 23.44 Uhr bei 450 Prozent und in der Zeit von 23.45 bis 23.59 Uhr bei 550 Prozent. Der höchste Zuschlag erfolgt in der Zeit von 00.00 bis 05.59 Uhr mit 700 Prozent.

Wirbelgeneratoren unterbinden störende Pfeifgeräusche und reduzieren den Gesamtschallpegel des Flugzeugs, insbesondere bei der Landung, deutlich. Die Anreize zur Nachrüstung der Flugzeuge fallen am Düsseldorfer Flughafen mit Entgeltunterschieden am Tage von 3 Euro pro Landung am Tage und 12 Euro zwischen 22 und 23 Uhr nur sehr schwach aus. Der Unterschied des Lärmzuschlages bei A319- und A320-Flugzeugen ohne Wirbelgeneratoren gegenüber Flugzeugen mit Wirbelgeneratoren beträgt nur 7 Prozent. Am Frankfurter Flughafen werden dagegen Entgeltunterschiede bei den Flugzeugen mit und ohne Wirbelgeneratoren von bis zu 62 Prozent gemacht.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm schlägt folgende Änderungen für eine neue Entgeltordnung am Flughafen Düsseldorf vor:

- Vervierfachung des Lärmzuschlags in der Zeit zwischen 6:00 und 21:59 Uhr gegenüber der derzeitigen Entgeltregelung,
- Verdreifachung des Lärmzuschlags in der Zeit zwischen 22:00 und 22:59 Uhr gegenüber der derzeitigen Entgeltregelung,
- Vervierfachung des Lärmzuschlags in der Zeit zwischen 23:00 und 23:59 Uhr gegenüber der derzeitigen Entgeltregelung,
- Verfünffachung des Lärmzuschlags in der Zeit zwischen Zeitraum 00:00 und 5:59 Uhr gegenüber der derzeitigen Entgeltregelung,
- deutliche Anhebung des Lärmzuschlags für Flugzeuge ohne Wirbelgeneratoren nach dem Vorbild der Entgeltordnung am Flughafen Frankfurt,
- Verdopplung der NO_x-Entgelte von derzeit 1,50 Euro pro Emissionswert je Landung und je Start auf künftig 3 Euro pro Emissionswert je Landung und je Start,
- Verwendung der Mehreinnahmen aus den höheren Lärmzuschlägen bei den Entgelten zur Finanzierung von Lärminderungs- und Vermeidungsmaßnahmen in den von Fluglärm betroffenen Kommunen.

Auch die Entgeltordnungen der anderen Verkehrsflughäfen in NRW sollten im Hinblick auf eine stärkere Spreizung der Start- und Landeentgelte zwischen lauten und lärmarmen Flugzeugmustern und zwischen Tag und Nacht überarbeitet werden.

d.) Einhaltung von Nachtrandzeiten und Nachtflugverbot

An den Bundesgesetzgeber richtet die Bundesvereinigung gegen Fluglärm die Forderung, ein generelles Nachtflugverbot einzuführen, von dem Ausnahmeregelungen gewährt werden können. Ziel muss ein besserer Schutz der gesetzlich definierten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) sein. Die von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts vorgenommene Flexibilisierung, die zwischen „Kernnacht“ (0 bis 5 Uhr) und Nachtrandstunden (22 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr) unterscheidet, muss vor dem Hintergrund der staatlichen Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit aus Grundrechten eine besonders rechtfertigungsbedürftige Ausnahme bleiben, die nicht zu einer Entwertung des Schutzes der Nachtruhe während dieser Randzeiten führen darf.

Im Luftverkehrsgesetz des Bundes sollte ein Lärminderungsgebot verankert werden, welches die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen dazu verpflichtet,

Fluglärm (etwa bei der Festlegung von Flugrouten) grundsätzlich und insbesondere während der Nachtstunden zu reduzieren.

An das Land NRW richtet sich die Forderung einer besseren Überwachung von bestehenden Nachtflugregelungen an NRW-Flughäfen sowie einer schärferen Sanktionierung von Verstößen gegen die Nachtflugregelungen. Dies gilt insbesondere für den Flughafen Düsseldorf, wo in den letzten Jahren zahlreiche nächtliche Verspätungen zu einer massiven Belästigung der Anwohnerinnen und Anwohner geführt haben.

Das Land NRW sollte sich an Ländern wie Hessen und Hamburg orientieren, die den dort auftretenden Verspätungen und Verletzungen der Nachtruhe an den Flughäfen Frankfurt und Hamburg weit entschiedener entgegen treten. So sollten nach dem Hamburger Vorbild Gewinne bei Fluggesellschaften abgeschöpft werden, die dadurch erzielt werden, dass deren Linienflüge in Folge einer vermeidbaren zu knappen Flugplanung nachts regelmäßig zu spät kommen. Außerdem sollten die lärmabhängigen Landeentgelte nach dem Vorbild des Hamburger Flughafens zwischen 23 Uhr und 23.59 Uhr alle 15 Minuten aufwachsend drastisch erhöht werden. Nach dem Vorbild der hessischen Aufsichtsbehörden am Frankfurter Flughafen sollte am Düsseldorfer Flughafen regelmäßig überprüft werden, ob sich systematische Auffälligkeiten bei verspäteten Landungen zeigen und die Flugpläne entsprechend geändert werden.

e.) Verbindliche Lärminderungspläne

Gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. gemäß §§ 47 a – 47 f Bundesimmissionschutzgesetz gibt es eine Pflicht zur Erstellung von Lärmaktionsplänen an den Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Die zur Aufstellung dieser Lärmaktionspläne verpflichteten Kommunen im Umfeld dieser beiden Flughäfen sind jedoch mit dieser Aufgabe überfordert aufgrund der flächenmäßigen Ausdehnung der Umgebungslärmquelle Flughafen, der lärmfachlichen Komplexität der Lärmauswirkungen und deren Regelungsmöglichkeiten sowie der Notwendigkeit einer inhaltlichen Abstimmung der Lärmaktionsplanungen zwischen den einzelnen Umlandkommunen und mit den beteiligten Akteuren.

Während in den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg und Hessen eine Erstellung der Lärmaktionspläne für Großflughäfen durch die Bezirksregierungen erfolgt und in Brandenburg, Hamburg und Schleswig-Holstein eine fachliche Unterstützung und Koordinierung durch das Umweltministerium erfolgt, sind die Kommunen im Umfeld des Düsseldorfer und Köln/Bonner Flughafens bei der Aktionsplanung für diese Flughäfen weitgehend auf sich gestellt. Das Land NRW sollte daher die Aufgabe der Aufstellung von Lärmaktionsplänen für Großflughafen von den Kommunen auf die Bezirksregierungen übertragen.

Durch die Regelung in § 14 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, wonach bei der Lärmaktionsplanung für Flugplätze die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten sind, werden die Kommunen dazu verleitet, eine Lärmaktionsplanung nur für das Gebiet vorzunehmen, für das ein Lärmschutzbereich gemäß Fluglärmgesetz zu erstellen ist. Eine große Anzahl von Menschen im Umfeld des Düsseldorfer und Köln/Bonner Flughafens ist aber auch außerhalb dieses sehr eng gefassten Lärmschutzbereiches erheblich von Fluglärm betroffen.

Im Runderlass des NRW-Umweltministeriums zur Lärmaktionsplanung vom 7. 2. 2008 heißt es: „Soweit Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planung weitergehende Kriterien verfolgen, können sie diese der Lärmaktionsplanung zugrunde legen.“ Von diesem Ermessensspielraum macht keine Umlandgemeinde am Flughafen Düsseldorf oder am Flughafen Köln/Bonn Gebrauch.

Entsprechend den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gibt es gute Gründe, sich um die Bewältigung von Fluglärmproblemen bereits deutlich unterhalb der Werte des Fluglärmgesetzes zu kümmern. Dementsprechend sollte den Empfehlungen des Umweltbundesamtes gefolgt werden. Das Umweltbundesamt schlägt zur Minderung der erheblichen Belästigung von Fluglärm Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung für Gebiete mit Wohnnutzung von L_{DEN} 60 dB(A) und L_{Night} 50 dB(A) vor; zur Vermeidung von erheblicher Belästigung schlägt das Umweltbundesamt Auslösewerte von L_{DEN} 55 dB(A) und L_{Night} 45 dB(A) vor.²⁵ Eine entsprechende Praxis sollte durch einen neuen Runderlass des NRW-Umweltministeriums vorgeschrieben werden.

f.) Lärmindernde Flugverfahren

Mit Hilfe von satellitengestützten Flugverfahren lässt sich Treibstoff sparen, aber auch die Schadstoff- und die Lärmbelastung von Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern mindern. Hierdurch lässt sich sowohl die vertikale als auch die laterale Flugführung optimieren. Voraussetzung für die Einführung solcher Flugverfahren ist jedoch eine möglichst homogene technische Ausrüstung aller landenden Luftfahrzeuge für die satellitengestützte Flächennavigation und die Ausstattung der Flughäfen mit Ground Based Augmentation System (GBAS)-Bodenstationen. Allerdings muss im engbegrenzten Nahbereich der Lärmschutz Vorrang haben. Andererseits würden moderne – vor allem zur Kapazitätssteigerung eingesetzte – Flugverfahren dazu missbraucht, im Namen des Klimaschutzes Mehrverkehr abzuwickeln und diesen auch noch über besiedelte Gebiete zu führen.

Vertikal können die Abflugverfahren mittels eines kontinuierlichen, beschleunigten Steigfluges (CCO) und die Anflüge mittels eines kontinuierlichen Sinkfluges (Continuous Descent Approach – CDA) optimiert werden. In letzterem Falle werden die Triebwerke im Leerlauf betrieben und je nach Leistungsdaten des Flugzeugs sowie der Windsituation steilere Anflugwinkel realisiert, als die heute durch das Instrumentenlandesystem vorgegebenen Winkel von typisch 3,0 bzw. 3,2 Grad.

Auch der Steigflug, eine Flugphase mit hoher Triebwerksleistung und entsprechend hohem Kerosinverbrauch, lässt sich mittels satellitengestützter Navigation optimieren, so dass ein Flugzeug möglichst zügig den optimalen Betriebspunkt der Triebwerke in Reiseflughöhe erreicht, was zu Kerosineinsparungen sowie (abhängig von der Siedlungsstruktur im Flughafenumfeld) zu einer Verringerung einer Lärmbelastungen am Boden durch vergrößerte Überflughöhen führt.

²⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/umgebungslaermrichtlinie/laermaktionsplanung>

g.) Verbot von nächtlichen Passagierflügen

Der Flughafen Köln/Bonn hat im Gegensatz zu den meisten Flughäfen eine Betriebsgenehmigung, die es erlaubt, 24 Stunden am Tag zu starten und zu landen. In der Kernruhezeit der Nacht, also zwischen 0:00 und 5:00 Uhr, ist der Flughafen Köln/Bonn europaweit der Flughafen mit den meisten Flugbewegungen. Mit diesen Flugbewegungen gehen erhebliche Lärmbelastungen der Menschen im Umfeld des Flughafens einher.

Dies hat der Landtag NRW schon 1997 im sogenannten 22-Punkte-Programm zum Anlass genommen, zum Ausgleich der Interessen zumindest ein Passagiernachtflugverbot zwischen 0:00 und 5:00 Uhr zu beschließen. Es folgten mehrere politisch Vorstöße zur Durchsetzung dieser Regelung, die aber regelmäßig am Widerstand des Bundesverkehrsministeriums scheiterten.

Aufgrund der besonders gesundheitsgefährdenden Wirkung nächtlichen Fluglärms muss das Verbot von nächtlichen Passagierflügen am Flughafen Köln/Bonn endlich durchgesetzt werden.

i.) Wirtschaftliche Perspektiven schaffen – keine öffentlichen Zuschüsse mehr für defizitäre Flughäfen

Die Subventionierung von strukturell unwirtschaftlichen Regionalflughäfen sollte schnellstmöglich beendet werden. Zahlreiche Regionalflughäfen tragen sich nicht selbst und mussten bereits vor der Corona-Krise massiv mit öffentlichen Geldern subventioniert werden (siehe dazu Kapitel 3 - Wirtschaftliche Situation der NRW-Flughäfen).

Hinsichtlich einer nachhaltigen Gestaltung und Nutzung des Flughafenetzes in Deutschland bedarf es dringend einer besseren länderübergreifenden Abstimmung, Vernetzung und Planung. Eine Standortkonzeption ist notwendig, denn nicht selten wird die Notwendigkeit eines Flughafenausbaus allein aus lokaler bzw. landespolitischer Sicht beurteilt, ohne die Auswirkungen auf bereits bestehende Flughäfen in der Nachbarschaft zu berücksichtigen. Im Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2009 wurde bereits festgestellt: „Dies kann dazu führen, dass sich von mehreren benachbarten Flugplätzen keiner betriebswirtschaftlich selbständig tragen kann und von den – meist öffentlichen – Eigentümern bezuschusst werden muss.“

Der Bund sollte die Kompetenz zu einer bundesweiten Bedarfsplanung für den Luftverkehr und damit für die Flughafenstandorte erhalten. Ziel muss der Aufbau eines bundesweiten, tatsächlich nutzerfinanzierten Flughafensystems sein, bei dem die Überversorgung mit Flughäfen abgebaut wird. Benötigt wird eine Verkehrsmittel übergreifende Planung durch den Bund, die den Gesamtbedarf berücksichtigt und Überkapazitäten verhindert. Dabei sollte die Planung von Flughäfen eng mit der Verkehrsplanung für die Straße und insbesondere die Schiene verkoppelt werden.

j.) Kerosin und CO₂-Ausstoß besteuern

Der gewerbliche Luftverkehr ist befreit von der Mineralölsteuer, der Ökosteuer und der Mehrwertsteuer auf internationale Tickets. Auf Tickets der Bahn wird hingegen die Mehrwertsteuer erhoben. Weiterhin wird die Bahn, die zu 90% elektrisch betrieben wird, durch Stromsteuer und EEG-Umlage belastet. In der Studie des Umweltbundesamtes

„Umweltschonender Luftverkehr“²⁶ aus dem Jahr 2019 heißt es dazu: „Die steuerlichen Subventionen des Luftverkehrs im Bereich der Kerosin- und der Mehrwertsteuer beliefen sich im Jahr 2012 auf etwa 12,3 Mrd. Euro. Das Aufkommen der Luftverkehrsteuer betrug hingegen nur rund 1 Mrd. Euro. Die Luftverkehrsteuer müsste also theoretisch im Durchschnitt um den Faktor 12,3 erhöht werden, um die steuerlichen Subventionen abzubauen. Dies veranschaulicht, dass das LuftVStG bisher nur einen geringen Beitrag zur Verringerung der steuerlichen Begünstigung des Luftverkehrs leistet.“

Die Luftverkehrsteuer wurde im Juni 2010 von der von CDU, CSU und FDP getragenen Bundesregierung beschlossen, um zusätzliche Einnahmen für den deutschen Staat zu generieren und um die steuerliche Besserbehandlung des Luftverkehrs (alle anderen Verkehrsträger zahlen Energiesteuer) zu verringern. Aus Sicht der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sowie nach Auffassung vieler anderer Umweltverbände ist die Luftverkehrsteuer ein wichtiger erster Schritt in Richtung Kostenwahrheit und Subventionsabbau. Denn ausgerechnet das Flugzeug als umweltschädlichstes Fortbewegungsmittel wird bislang steuerlich privilegiert und schafft damit eine auch ökonomisch bedenkliche Wettbewerbsverzerrung zu Lasten von Bus und Bahn. Auch für einen großen Teil der durch Fluglärm oder Abgase verursachten Schäden muss die Allgemeinheit aufkommen. Da ist es nur konsequent, wenn die Nutzerinnen und Nutzer des Verkehrsmittels Flugzeug mit der Luftverkehrsteuer einen Beitrag zur Internalisierung der externen Kosten leisten.

Die Luftverkehrsteuer muss allerdings weiter entwickelt werden. Insbesondere muss die Deckelung der Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer aufgehoben werden. In einem gemeinsamen Schreiben von Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Deutscher Naturschutzring, Germanwatch, Verkehrsclub Deutschland und World Wildlife Fund Deutschland an die Bundesregierung fordern die Umweltverbände, dass die Deckelung der Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer sowie der Einnahmen aus dem europäischen Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten beim Luftverkehr ökologisch kontraproduktiv ist und daher aufgehoben werden muss.²⁷ Weil durch die Reformen des europäischen Emissionshandels die Zertifikatspreise gestiegen sind, sinken die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer. Daher erfüllt sie nicht mehr den Gesetzeszweck, Anreize für ein umweltgerechtes Verhalten im Bereich des Flugverkehrs zu setzen.

Die BVF fordert zusammen mit den anderen Umweltverbänden außerdem eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer. Wichtig wäre insbesondere die deutliche Erhöhung der Luftverkehrsteuer auf Kurzstrecken. Denkbar wäre auch eine zusätzliche Stufe für den innerdeutschen Kurzstreckenbereich, die aus Gründen des Anreizes, stattdessen Bahn oder Bus zu fahren, höher als die für sonstige Kurzstrecken liegen könnte. Außerdem sollte nach Auffassung der BVF auch eine Differenzierung nach Serviceklassen (Economy, Business Class), Lärmbelastung bzw. Nachtflügen vorgenommen werden.

²⁶ Umweltbundesamt: „Umweltschonender Luftverkehr: lokal – national – international“, November 2019, Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf

²⁷ https://www.fluglaerm.de/bvf/presse/pressemitteilungen/20190911_Forderungen-Umweltverbaende-Flugverkehr.pdf

Schließlich muss der Luftfrachtverkehr in die Luftverkehrsteuer einbezogen werden. Ähnliche Reformvorschläge zur Luftverkehrsteuer macht das Umweltbundesamt.²⁸

Im Gegensatz zu den von Kraftfahrzeugen und der Bahn verwendeten Kraftstoffen ist das im gewerblichen Luftverkehr eingesetzte Kerosin von der Energiesteuer befreit. Dies widerspricht dem Prinzip der steuerlichen Gleichbehandlung und führt zu Wettbewerbsverzerrungen. Außerdem verursacht die Kerosinsteuerbefreiung hohe Umweltbelastungen, indem sie das Wachstum des Luftverkehrs fördert und die ökonomischen Anreize verringert, verbrauchsarme Flugzeuge zu entwickeln und einzusetzen.

Umweltverbände, Umweltbundesamt, der Sachverständigenrat für Umweltfragen sowie der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) fordern ein Ende dieser Steuerbefreiung von Kerosin. Eine EU-weite Kerosinsteuer stieß in der Vergangenheit regelmäßig bei einigen Mitgliedsstaaten auf starke Widerstände. Da in Steuerfragen das Einstimmigkeitsprinzip bei einer Einführung einer EU-weiten Steuer gilt, sollte sich eine Koalition aus willigen EU-Staaten bilden, die eine Kerosinsteuer auf Basis von bilateralen Vereinbarungen zwischen ihren Staaten einführen.

Laut Studie der EU-Kommission vom Juni 2019²⁹ würde eine EU-weite Steuer auf Kerosin jährlich rund 16,9 Milliarden an zusätzlichen Einnahmen erbringen.³⁰ Der durchschnittliche Preis für ein Ticket würde sich um 10 % erhöhen. Die Anzahl der Passagiere und Flüge würde um 11 % sinken. Der Ausstoß des klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) würde sich ebenfalls um 11 % (133 Millionen Tonnen CO₂) verringern. Die Anzahl der von Fluglärm betroffenen Menschen würde sich um 8 % verringern. Die Beschäftigung und die Wertschöpfung im Luftverkehrssektor würden ebenfalls um 11% sinken, ohne dass dies Auswirkungen auf die Gesamtbeschäftigung oder das Bruttoinlandprodukt hätte.

Emissionen aus dem internationalen Flugverkehr sind bislang weitgehend von klimapolitischen Regulierungen ausgenommen. Immerhin sind Flüge innerhalb der EU bereits seit 2012 unter dem EU-Emissionshandelssystem erfasst. Allerdings hat das EU-Emissionshandelssystem aus Sicht der Umweltverbände einige Schwachpunkte. Zum einen regelt sie nicht alle Flugzeugemissionen, sondern nur die CO₂-Emissionen, die derzeit nur etwa ein Drittel bis die Hälfte der gesamten Treibhausbelastung durch Flugverkehr ausmachen (der Rest kommt über Wolkenbildung und Aufbau von Ozon in großen Flughöhen). Zum anderen können die Fluggesellschaften etwa die Hälfte ihrer notwendigen CO₂-Minderungsleistung durch Projekte in Entwicklungsländern erbringen, die nicht dem Gold-Standard entsprechen, der sicherstellt, dass das Projekt den Menschen vor Ort auch jenseits von Klimaschutzfragen hilft.

Derzeit verhindern die geringen Zertifikatpreise, die vielen freien Zuteilungen und die Koppelung der Ausgaben für Emissionszertifikate an die Luftverkehrsteuer eine deutliche Lenkungswirkung des Emissionshandels für den Klimaschutz im Luftverkehr.

²⁸ Vgl. Umweltbundesamt: „Umweltschonender Luftverkehr: lokal – national – international“, November 2019, Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf

²⁹ CE Delft: Taxes in the Field of Aviation and their impact, Hrsg. European Commission, Juni 2019: Link: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0b1c6cdd-88d3-11e9-9369-01aa75ed71a1>

³⁰ Bei einem Verbrauchsteuersatz von 33 Cent je Liter; dies entspricht dem EU-Mindeststeuersatz auf Kraftstoffe gemäß Energiesteuerrichtlinie.

Die Umweltverbände fordern, dass die Reduktionsziele für den Luftverkehr beim EU-Emissionshandel verschärft werden müssen, um einen angemessenen CO₂-Preis zu erzielen. Es muss zu einer vollständigen Auktionierung der Zertifikate (statt aktuell nur 15%) kommen. Darüber hinaus sollte mittelfristig die vollständige Klimawirksamkeit des Luftverkehrs (Nicht-CO₂-Effekte) berücksichtigt werden.

k.) Entwicklung von synthetischen Treibstoffen fördern

Um bis 2050 klimaneutral zu wirtschaften, müssen auch die Flugzeuge bis dahin klimaneutral fliegen. Dafür sind die Mittel zur Erforschung und Einführung klimaneutraler Antriebstechnologien deutlich zu erhöhen.

Der Umstieg auf batterieelektrischen bzw. Brennstoffzellenantrieb ist gegenwärtig im Luftverkehr nicht absehbar. Bei den bislang realisierten Elektro-Flugzeugen handelt es sich lediglich um Kleinflugzeuge mit einer begrenzten Reichweite.

Zur Erreichung der Klimaschutzziele ist es dagegen sinnvoller, aus erneuerbaren Energien hergestelltes synthetisches Kerosin (Power-to-Liquid – PtL) einzusetzen. Die CO₂-Bilanz des Luftverkehrs kann durch die Verwendung von Power-to-Liquids-Kraftstoffen (sog. E-Fuels), wenn sie auf Basis von Sonnen- oder Windenergie hergestellt werden, deutlich verbessert werden.

Das Wuppertal Institutes für Klima, Umwelt, Energie beurteilt synthetische Kraftstoffe folgendermaßen:³¹ „Nach konsequenter Umsetzung von Vermeidungs-, Verlagerungs- und Verbesserungsmaßnahmen können synthetische Kraftstoffe als eine weitere Option im Portfolio der Klimaschutzstrategien zur kompletten Dekarbonisierung des deutschen und internationalen Verkehrssektors beitragen. Zu erwägen ist dabei stets, dass ihr Gesamtwirkungsgrad aufgrund der zahlreichen Umwandlungsschritte unvorteilhaft und ihre Herstellung entsprechend teuer ist. Die Möglichkeit der Herstellung synthetischer Kraftstoffe in Deutschland ist auf der Basis der Verfügbarkeit erneuerbare Energien sehr begrenzt. Global bestehen grundsätzlich hohe Potenziale in sonne- und windreichen Ländern, jedoch darf auch hier nicht vernachlässigt werden, dass jede Form der Energiebereitstellung mit Auswirkungen verbunden ist. Dies gilt auch für erneuerbare Energien (z.B. Flächenbedarf), so dass insgesamt ein entsprechend effizienter Umgang mit den Potenzialen angezeigt ist. Für die Dekarbonisierung des internationalen Flug- und Seeverkehrs sind hingegen kaum Alternativen zu synthetischen Kraftstoffen absehbar. Deshalb sind sie hier bevorzugt einzusetzen.“

Bei der Herstellung synthetischer Kraftstoffe speziell für den Flugverkehr müssen strikte Nachhaltigkeitsstandards auf der Grundlage ökologischer, sozialer und menschenrechtlicher Kriterien angewendet werden. Ferner ist wirksam auszuschließen, dass bei der Herstellung von synthetischen Kraftstoffen Strom aus fossilen Brennstoffen zum Einsatz kommt.

Selbst wenn der synthetische Kraftstoffen zu 100 Prozent aus regenerativen Energieträgern verwendet würde, ist jedoch kein vollständig treibhausgasneutraler Luftverkehr möglich. Denn auch beim Einsatz dieser synthetischen Kraftstoffe kommt es zu klimawirksamer Stickoxid- und Wolkenbildung. Dafür sind insbesondere Wasserdampf, Ruß-

³¹ Frederic Rudolph: Der Beitrag von synthetischen Kraftstoffen zur Verkehrswende: Optionen und Prioritäten Hrsg.: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Link: https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7278/file/7278_Kraftstoffe.pdf

partikel und Stickstoffoxide verantwortlich, die auf Reiseflughöhe eine den Treibhausgaseffekt verstärkende Wirkung entfalten zum Beispiel durch die Verursachung zusätzlicher Wolkenbildung und der Bildung von Kondensstreifen und Ozon.

Der Einsatz von Biokraftstoffen aus Anbaubiomasse ist strikt abzulehnen. Landwirtschaftliche Anbauflächen würden nämlich in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion stehen und niemals ausreichen, um den Energiehunger der Airline-Branche mit Bio-Sprit zu stillen.

I.) Flughäfen CO₂-neutral machen

Wichtige Klimaschutzmaßnahmen auf dem Flughafen stellen eine konsequente Elektrifizierung des Vorfeldverkehrs sowie die Versorgung mit Bodenstrom und die Zuführung klimatisierter Frischluft über die Fluggastbrücke dar.

Flugzeuge sind im Allgemeinen mit einem Hilfstriebwerk (Auxiliary Power Unit, APU) ausgerüstet. Mit der APU des Luftfahrzeugs wird an der Abstellposition Strom für das Bordnetz sowie Druckluft für die Klimaanlage und zum Starten der Triebwerke erzeugt. Der APU-Betrieb auf dem Flughafengelände sollte zur Vermeidung von Geräusch- und Schadstoffemissionen auf das flugbetrieblich unbedingt notwendige Mindestmaß eingeschränkt werden und, soweit wie möglich, durch stationäre oder mobile bodengebundene Energieversorgungssysteme ersetzt werden. Eine Vorbildfunktion kommt hier dem Flughafen Hamburg zu, an dem seit Jahren der APU-Betrieb an den Parkpositionen der Luftfahrzeuge verboten ist.³²

Weiterhin werden auf dem Flughafengelände diverse Vorfeldfahrzeuge (Busse, Tankwagen, Flugzeugschlepper u. a.) eingesetzt. Diese Fahrzeuge sind schrittweise auf einen emissionsarmen Betrieb umzustellen. Darüber hinaus soll sowohl aus Lärmschutzgründen als auch zur Verminderung der Schadstoffbelastung das Rollen der Luftfahrzeuge auf dem Flugplatzgelände – soweit wie möglich – durch Flugzeugschlepper vorgenommen werden.

m.) Schadstoffimmissionen des Luftverkehrs verringern

Jeder Start und jede Landung verursacht erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Menschen in den Flughafenregionen. Eine Partikelgruppe, die noch Gegenstand der Forschung ist und die daher noch nicht in der routinemäßigen Luftqualitätsüberwachung bewertet werden kann, sind ultrafeine Partikel. Als ultrafeine Partikel (UFP) bzw. Ultrafeinstaub werden luftgetragene Partikel mit einem Durchmesser zwischen 1 und 100 Nanometer (nm) bezeichnet.

Wissenschaftliche Studien zeigten eine Erhöhung der UFP-Konzentration in einigen Kilometern Entfernung von Flughäfen in den USA (vierfach erhöhte Werte in 10 km Entfernung). In Frankfurt/Main werden an Messstationen in 10 bzw. 5 km Entfernung vom

³² Umweltbundesamt: „Umweltschonender Luftverkehr: lokal – national – international“, November 2019, Seite 126; Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf

Flughafen bei Wind aus Richtung des Flughafens zwei- bzw. sechsmal höhere UFP-Konzentrationen im Vergleich zu Wind aus anderen Richtungen berichtet.³³

UFP mit einem Durchmesser von weniger als 100 Nanometer erreichen das Lungengewebe, können die Zellmembran durchdringen und in den Blutkreislauf übergehen. In klinischen Studien wurden negative gesundheitliche Kurzzeitwirkungen von UFP wie Lungenfunktionsstörungen, lokale Entzündungen, aber auch Herz-Kreislauf-Effekte beschrieben.³⁴

Es bedarf systematischer Messungen als auch umfassender Wirkungsstudien zur Feststellung der gesundheitlichen Auswirkungen von Ultrafeinstaub. Diese sollten die Grundlage sein, um auf EU-Ebene Grenzwerte für Ultrafeinstaub-Belastungen festlegen zu können.

o.) Weniger Fliegen

Ein Großteil der Flüge im Inland und ins Ausland entsteht durch Geschäfts- und Dienstreisen. Um das Aufkommen an Dienstreisen zu reduzieren, müssen Reisekosten- und Organisationsrichtlinien der öffentlichen Hand so umgestaltet werden, dass klimaschädliche Flugreisen weniger attraktiv gemacht bzw. Alternativen gestärkt werden. Öffentliche Arbeitgeber sollten die Möglichkeit nutzen, bei Verzicht auf innerdeutsche Flugreisen ggf. eine BahnCard 100 anzubieten.

Um die Umweltbelastungen durch Dienstreisen zu vermeiden, sollten außerdem die technischen und organisatorischen Möglichkeiten für die Durchführung von Telefon- und Videokonferenzen ausgebaut und weiter verbessert werden

Die öffentliche Hand sollte auch eine Vorbildfunktion in Bezug auf die ausschließliche Nutzung anspruchsvoller Kompensationszahlungen übernehmen, mit denen die Nutzung von CO₂-freiem Kerosin unterstützt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Helmar Pless

Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

³³ Umweltbundesamt: „Umweltschonender Luftverkehr: lokal – national – international“, November 2019, Seite 41; Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf

³⁴ Umweltbundesamt: „Umweltschonender Luftverkehr: lokal – national – international“, November 2019, Seite 41; Link: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-11-06_texte-130-2019_umweltschonender_luftverkehr_0.pdf