

BUND NRW • Merowingerstraße 88 • 40225 Düsseldorf

Landtag Nordrhein-Westfalen
Thomas Nückel MdL
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

Per E-Mail: anhoerung@landtag.nrw.de

Dr. Werner Reh
Dirk Jansen

Fon: 0211 / 30 200 5 – 0
Fax: 0211 / 30 200 5 – 26
werner.reh@bund.net
dirk.jansen@bund.net

www.bund-nrw.de

Düsseldorf, 20.12.2021

„Klimaschutz im Luftverkehr endlich wirksam voran bringen“

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/15224

hier: schriftliche Anhörung von Sachverständigen, Stellungnahme des BUND NRW e.V.

Sehr geehrter Herr Nückel,

für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o.g. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN bedanke ich mich ganz herzlich.

Der Antrag betont zu Recht die Dringlichkeit des Klimaschutzes und verweist auf die Warnungen des IPCC-Berichts vom August 2021. Dabei ist einerseits zu berücksichtigen, dass es sich in diesem Bericht um politische Empfehlungen handelt, die gegenüber den wissenschaftlichen Erkenntnissen abgeschwächte Formulierungen wählen. Hinzu kommt, dass der internationale Luftverkehr bisher nicht von der UN-Klimaberichterstattung erfasst wird und nicht Gegenstand der internationalen UN-Verhandlungen ist.

Die Unzufriedenheit vieler Staaten mit dem Klimaschutz im Luftverkehrssektor führte während der Klimakonferenz in Glasgow 2021 (COP 26) zur Vereinbarung eines Pakts für klimafreundlicheren Luftverkehr von 14 Staaten – leider ohne Beteiligung Deutschlands.

Auch weiterhin zu hohe und steigende Treibhausgasemissionen?

Der Luftverkehr trägt mit rund 6 Prozent zur Erderhitzung bei: 2,5 Prozent aufgrund der direkten CO₂-Emissionen und 3,5 Prozent durch die Nicht-CO₂-Emissionen infolge direkter Schadstoffeintragungen in hohe Luftschichten.

Und diese Emissionen wachsen ungebremst weiter. Vor Corona betrug das durchschnittliche jährliche Wachstum des Luftverkehrs fünf Prozent. Die jährlichen Effizienzgewinne aber nur 1,5 Prozent. Die oft

von der Luftfahrtbranche versprochenen 2 Prozent wurden nicht erreicht. Das bedeutet, dass die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs um 3,5 Prozent pro Jahr zunehmen.

Statt die Passagierrückgänge während der COVID-19-Pandemie als Chance zu nutzen für ein Umdenken und Umsteuern in der Luftverkehrspolitik in Deutschland, streben die Landesregierung NRW und - nach den bisherigen Verlautbarungen auch die Bundesregierung - an, so schnell wie möglich zu den klimapolitisch unverantwortlichen Wachstumsraten zurückzukehren, wenn die Pandemie beendet oder wirksam eingedämmt ist.

Kein politischer Wille der Landesregierung, das Pariser Abkommen einzuhalten

Die Landesregierung bekennt sich vage zum Pariser Klimaschutz-Übereinkommen: „Christdemokraten und Freie Demokraten begrüßen das Klimaschutzabkommen von Paris und bekennen sich zu dem Ziel, dass die Welt in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts weitgehend treibhausgasneutral wirtschaften soll.“ Die im Pariser Abkommen berechneten Emissionsbudgets und die harten Reduktionspfade in den nächsten 7-8 Jahren für die Einhaltung des 1,5 °-Ziels und die Notwendigkeit, Klimaneutralität zwischen 2035 und 2040 zu erreichen, werden dagegen nicht zur Kenntnis genommen.

Im Klima-Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021 werden dagegen diese Emissionsbudgets genau analysiert und alle Staatsgewalt in Deutschland zur Einhaltung des 2016 ratifizierten Pariser Abkommens verpflichtet.

Extreme soziale Schieflage in der Beteiligung Luftverkehr

Hinzu kommt, dass der internationale Luftverkehr fast ausschließlich von Personen der so genannten Oberschichten und der oberen Mittelschichten verursacht wird. 50 Prozent der CO₂-Emissionen werden global betrachtet von einem Prozent der Menschheit verursacht (GÖSSLING/HUMPE 2020). Achtzig Prozent der Menschheit ist noch nie geflogen. In Deutschland fliegen 48 Prozent der Bevölkerung gar nicht innerhalb eines Jahres, 48 Prozent gelegentlich, aber 2 Prozent durchschnittlich einmal im Monat und 2 Prozent mehrmals im Monat. Das illustriert die extreme soziale Ungleichheit beim Fliegen und dass wir es mit einem, vermutlich status-getriebenen Vielfliegerproblem zu tun haben.

Die Landesregierung zeigt keinen Willen für Klimaschutz im Luftverkehr

Viele Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr könnten auf Landesebene ergriffen werden. Es gibt aber trotz der jahrzehntelang versprochenen Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene keine Maßnahmen, die diese befördern. Auch die Subventionierung der Regionalflughäfen sieht die Landesregierung nicht kritisch, die in NRW zu einem besonderen Wildwuchs von Flughäfen geführt hat, obwohl die sich gegenseitig kannibalisieren. Hier sind insbesondere die drei Regionalflughäfen Paderborn/Lippstadt, der 2020 Insolvenz angemeldet hat, Dortmund/Wickede und Münster/Osnabrück zu nennen. Alle drei Flughäfen sind bzw. waren von Subventionen abhängig und ohne diese ökonomisch nicht überlebensfähig. Für die Landesregierung ist das trotzdem Anlass für ein Bekenntnis im Koalitionsvertrag: „Wir bekennen uns zur dezentralen Flughafeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und wollen die Anbindung der Flughäfen via Schiene und Straße verbessern.“

Zum Klimaschutz im Luftverkehr enthält die Koalitionsvereinbarung der Landesregierung von 2017 keine Aussage. Die Ankündigung, sie werde „auf Bundesebene die Initiative zur Abschaffung der Luftverkehrssteuer ergreifen,“ richtet sich sogar gegen vorhandene Klimaschutzmaßnahmen. Glücklicherweise ist die Landesregierung hier gescheitert. Die Luftverkehrssteuer wurde 2020 von der Großen Koalition deutlich erhöht und damit die Mehrwertsteuersenkung der Bahn von 19 auf 7 Prozent gegenfinanziert. Eine sinnvolle Maßnahme, um die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene zu fördern.

Die Klimaschutzmaßnahmen der Europäische Union unterstützen

Die Europäische Union fordert dagegen in ihrem „EU Green Deal“- und dem „Fit for 55“-Programm zahlreiche wichtige Klimaschutzmaßnahmen im Luftverkehr: Die Abschaffung der kostenlosen Vergabe von CO₂-Zertifikaten im Luftverkehr, die Absenkung des „Caps 2030“ im EU-Emissionshandel, der seit 2012 auf den Luftverkehr ausgeweitet wurde, von derzeit 20 auf 60 Prozent von 2020 bis 2030. Diese Maßnahmen sind ein wichtiger Schritt, aber reichen nicht aus, um die Pariser Klimaziele zu erreichen.

Deshalb sollte die Landesregierung über ihre Lobbyisten in Brüssel weitere Maßnahmen unterstützen, die überhaupt erst eine Wirksamkeit des Emissionshandels im Luftverkehr ermöglichen: Als erstes muss die – EU-rechtlich sehr kritisch zu bewertende (vgl. das EuGH-Urteil zur Pkw-Maut) – Plafondierung der Kosten für die Airlines und des Subventionsabbaus aus Luftverkehrssteuer und EU-EHS-Einnahmen in § 11 Abs. 2 Luftverkehrssteuergesetz auf 1,75 Milliarden Euro pro Jahr beseitigt werden. Diese Maßnahme hebt die Wirkungen des EU-Emissionshandels aus.

Unterstützen sollte die Landesregierung auch die Vorschläge der EU-Kommission vom Juli 2021 zur Einführung einer Kerosinsteuer. Um klimawirksam zu sein, müssten die Einstiegssätze und die Anstiegsstufen jedoch deutlich erhöht werden.

CORSIA ist kein Beitrag für Klimaschutz im internationalen Luftverkehr

Leider ist für den Klimaschutz im internationalen Luftverkehr die Selbstregulierungsorganisation ICAO (Internationale Zivile Luftfahrtorganisation) zuständig. Nach jahrzehntelanger Handlungsverweigerung funktioniert dies aber nicht. Das globale CO₂-Kompensations-System für den Luftverkehr CORSIA reduziert aber überhaupt nicht und dass die Kompensation zukünftig klappen könnte, ist nicht zu erwarten. Noch nicht einmal die Zusätzlichkeit der Projekte ist gesichert, geschweige denn die Umweltintegrität oder dass sie nicht sogar schaden. Eine Studie des Öko-Instituts hat gezeigt, dass bei den bestehenden Kompensationsprojekten im Rahmen des Kyoto-Protokolls nur 2 Prozent der Projekte mit Sicherheit als zusätzlich bezeichnet werden können

Die Streichung der Nachhaltigkeitskriterien für Bio-Kerosin im Jahr 2017 zeigt, dass das Ziel der ICAO nicht wirksame Klimaschutzmaßnahmen sind, sondern das Unterlaufen bestehender, viel strikterer Nachhaltigkeitsregelungen in der EU.

Das Ziel und das Versprechen des Carbon Neutral Growth, die über das Jahr 2020 hinausgehenden CO₂-Emissionen in anderen Sektoren „auszugleichen“ – waren bereits klimapolitisch ungenügend. Dieses Versprechen wurden gebrochen dadurch, dass während der COVID-19-Epidemie das Basisjahr, die Baseline auf 2019 geändert wurde, was vermutlich einige weitere Jahre Wachstum ohne jede Kompensationsverpflichtung erlaubt. Von einem „Ausgleich“ der Klimaschäden durch einzelne Projekte

kann ohnehin keine Rede sein: Die CO₂-Emissionen wirken rund 100 Jahre erwärmend in der Atmosphäre und lösen zusätzlich Nicht-CO₂-Wirkungen durch den Schadstoffausstoß in hohen Luftschichten aus.

Ambitioniertes Luftverkehrskonzept NRW mit den Maßnahmen

In der Stellungnahme 17/2982 vom 2.9.2020 „Luftverkehrskonzept für Nordrhein-Westfalen LT-Drucks. 17/8764 vom 3.3.2020“¹ hat der BUND ausführlich dargelegt, was die Inhalte eines NRW-Luftverkehrskonzept sein sollen und welche konkreten Maßnahmen dazugehören. Darauf wird hier verwiesen. Und deshalb können hier einige wenige ergänzende Hinweise genügen:

Hier müssen von der Landesregierung, wenn sie die Anforderungen des Klima-Urteils des Bundesverfassungsgerichts vom 24.3.2021 erfüllen will, konkrete Reduktionsziele und -maßnahmen definiert werden. Die 2017 genutzte Ausrede durch die Landesregierung, erst das Luftverkehrskonzept des Bundes abzuwarten, ist untauglich als Vorwand für Nichtstun – damals wie heute. Lösungen müssen auf beiden Handlungsebenen angegangen werden und sich gegenseitig unterstützen. Wenn die Länder nicht mitziehen oder gar blockieren, wird es keine Erfolge geben.

1. Kein weiterer Ausbau der Flughäfen in NRW

Nach dem Bundesverfassungsurteil vom 24.3.2021 sind Ausbaumaßnahmen von Flughäfen, die wie in der Vergangenheit, versuchen, den Luftverkehr zu fördern und die CO₂-Emissionen zu erhöhen, ohne die in § 13 Klimaschutzgesetz verlangten klimaschonenden Alternativen wie Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene auszuschöpfen.

2. Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene

Bei Bahnreisezeiten von vier Stunden oder weniger zu den Zielen von Kurzstreckenflügen gibt es keine Begründung für das Aufrechterhalten dieser Flugrelationen. Die europäische Verordnung 1008/2008 erlaubt sogar einen Entzug der Verkehrsrechte für diese Verbindungen. Zwei Drittel der Kurzstreckenfluggäste sind Dienst- oder Geschäftsreisen. Tagesreisen zu Konferenzen sind mit der Bahn möglich. Im Gegenteil: Während der Zugfahrt ist eine kontinuierliche Arbeitsfähigkeit und Erreichbarkeit gegeben.

Mit 4.900 Flügen von Düsseldorf nach Frankfurt am Main im Jahr 2018 finden sogar Flüge bei einer alternativen Bahnreisezeit von 1:27 Stunden statt.

Das nach der Bahnalternative von vier Stunden bemessene Verlagerungspotenzial in NRW ist größer als 58.000 Flüge pro Jahr (darunter DUS: 27.600, CGN: 28.000, FMO: 2.400). Durch die bis 2030 geplante Umsetzung des Deutschland-Takts vergrößert sich dieses Potenzial noch weiter.

Aufgabe der Landesregierung wäre es, als Moderator in Abstimmung zwischen der Lufthansa Group und ggf. weiterer Airlines, der Flughäfen und der DB AG (und ggf. weiteren Bahnanbietern) für eine Optimierung der Bahn-Angebote für Umsteiger (garantierte Anschlussflüge: Codesharing, Gepäck-Durchtransporte) in einem Express Rail-System gesorgt wird, das nicht nur für Lufthansakunden gilt.

¹ <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMST17-2982.pdf>

Nach der Ankündigung der Bahn über den Einsatz neuer Sprinter-ICE wird die Verlagerung erleichtert: Auf acht der zehn stärksten innerdeutschen Flugstrecken sollen zusätzliche ICE mit weniger Zwischenhalten fahren, die sogenannten Sprinter. Darunter die Verbindung Berlin-Köln, wo die ICE dreimal täglich ohne Zwischenhalt in unter vier Stunden – und damit bis zu eine halbe Stunde schneller als bisher, verkehren. Schneller gehen soll es unter anderem auch auf den Strecken Düsseldorf-Köln-München, Hamburg-Frankfurt Flughafen und Berlin-München. Eine weitere Unterstützung für die Verlagerung liegt in dem in der Koalitionsvereinbarung des Bundes angekündigten Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehre – vgl. das TEE 2.0-Konzept sowie die versprochene Stärkung der Nachtzugangebote.

3. Konsequenter Abbau der Subventionen für Regionalflughäfen

In der o.g. BUND-Stellungnahme zum Luftverkehrskonzept wird die Abhängigkeit der drei NRW-Regionalflughäfen beschrieben, die wegen der Nähe zu den großen Flughäfen keine eigene Verkehrsfunktion beanspruchen können. Die NRW-Regionalflughäfen gehören zu denen mit den höchsten Subventionen in Deutschland (vgl. Dortmund/Wickede und Münster/Osnabrück; beim Flughafen Weeze/Niederrhein spielen Subventionen in Form von Forderungsverzichten und nicht kostengerechten Pachten eine wichtige Rolle).

Inzwischen hat der Flughafen Paderborn/Lippstadt Insolvenzantrag gestellt.

4. Synthetische Kraftstoffe insbesondere in Form von Power to Liquid (PtL)

Laut bisheriger PtL-Strategie der Bundesregierung sollen ab 2030 zwei Prozent PtL dem Kerosin für gewerbliche Flüge beigemischt werden.

Klimapolitisch wird diese Beimischung unwirksam sein. Sie wird nur einen Bruchteil der Treibhauswirkungen der bis dahin weiter angestrebten Wachstumsraten vermindern können. Insgesamt werden sich die Treibhausgaswirkungen des Luftverkehrs bis dahin deutlich erhöhen, wenn es kein entschiedenes Umsteuern durch eine grundlegende Reform des EU-Emissionshandels, die Einführung einer Kerosinsteuer oder Erhöhung der Luftverkehrsteuer geben wird.

Der BUND lehnt eine undifferenzierte Beimischung zu allen Flügen ab. Die Erzeugung von PtL aus erneuerbarem Strom ist mit massiven Energieverlusten verbunden. Ihr Einsatz bei Kurzstreckenflügen, die auf die Schiene verlagert werden könnten, wäre ein schwerer energiepolitischer Fehler. Es wäre grotesk, mit 2 Prozent PtL betankte Flüge konkurrenzfähigen Bahnfahrten vorzuziehen, die heute schon mit 60 Prozent erneuerbarem Strom verkehren.

Der BUND fordert, nachhaltiges PtL nur Langstreckenflügen beizumischen und dann in relativ höheren Anteilen. Denn durch PtL werden auch die auf Langstreckenflügen ja besonders stark anfallenden Nicht-CO₂-Emissionen deutlich reduziert werden.

Durch PtL dürfen keine neuen Subventionstatbestände geschaffen werden. Eine Einführungsstrategie muss im Gegenteil auf ein wirksames Kerosinsteuerkonzept aufbauen, das zur Nutzung von PtL anreizt. Zugleich ist ein nationales Konzept zur Bereitstellung regenerativer Energien unverzichtbar. Wegen der immensen Energieverluste bei der Herstellung von PtL ist eine Vollversorgung auch nur der bisherigen Langstreckenflüge mit PtL auch mit Hilfe von Importen, nicht möglich und nicht vertretbar.

An erster Stelle muss deshalb die ökologische Kostenwahrheit und die Vermeidung von unnötigem Flügen stehen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Werner Reh