

Zur Bundestagswahl 2021: Wie gehen die Parteien und Direktkandidaten im Essener Süden mit dem Flugverkehr um? Die Bürger gegen Fluglärm e.V. haben sie gefragt

Zunächst einmal haben nur drei Kandidaten geantwortet: Matthias Hauer (CDU), Gereon Wolters (SPD) und Rüdiger König (FDP). Zusätzlich haben wir – soweit vorhanden – Aussagen zum Luftverkehr aus den Wahlprogrammen zusammengestellt und mit den Antworten verglichen.

Einleitende Hintergrundinformationen zu Klima- und weiteren Umweltauswirkungen des Luftverkehrs:

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Urteil vom 24.03.2021 eindeutig festgestellt, „dass die Regelungen des Klimaschutzgesetzes vom 12. Dezember 2019 über die nationalen Klimaschutzziele und die bis zum Jahr 2030 zulässigen Jahresemissionsmengen insofern mit Grundrechten unvereinbar sind, als hinreichende Maßgaben für die weitere Emissionsreduktion ab dem Jahr 2031 fehlen.“ Laut Urteil „verschieben die Vorschriften hohe Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030.“ Das Gericht stellte zudem fest: „Zu dem danach gebotenen rechtzeitigen Übergang zu Klimaneutralität reichen die gesetzlichen Maßgaben für die Fortschreibung des Reduktionspfads der Treibhausgasemissionen ab dem Jahr 2031 nicht aus.“

Spätestens seit diesem Urteil muss allen Beteiligten klar sein, dass ein „weiter so“ keine Option mehr ist. In allen energieverbrauchenden Segmenten muss nun erheblich mehr getan werden, um das Klimaziel zu erreichen. Und das sofort! Das gilt auch und gerade für den Luftverkehr. So hat die Bundesregierung das Klimaschutzgesetz fast in Rekordzeit nachgebessert und neue Ziele gesetzt. Konkrete Maßnahmen im Verkehrsbereich wurden jedoch nicht beschlossen, so dass nach wie vor unklar ist, wie das Ziel erreicht werden kann.

Neben den CO₂-Emissionen und den direkten Klimawirkungen müssen aber auch andere Faktoren in den Blick genommen werden! Zu nennen sind neben Lärm auch Stickoxide und Feinstäube und insbesondere Ultrafeine Partikel (UFP). Der Luftverkehr ist der einzige Verkehrsträger, bei dem eine Abgasreinigung technisch nicht möglich ist. In den letzten Jahren sind die gesundheitlichen Auswirkungen der Ultrafeinstäube immer stärker in den Fokus gerückt, zu denen es noch keine gesetzlichen Grenzwerte gibt. (Vgl. z.B. „Ultrafeine Partikel im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens“ vom Labor für Umweltmesstechnik (Prof. Konradin Weber) der Hochschule Düsseldorf, weitere Details unter <https://bgf-ev.de/themen/schadstoffe/ultrafeinstaub/>).

Wie steht Ihre Partei, (bzw. bei abweichender Meinung) wie stehen Sie zu folgenden Fragen?

(Bei allen Fragen bitte Zutreffendes ankreuzen und ggf. kommentieren)

1. Welchen Beitrag muss der Luftverkehr zur **Reduzierung der CO₂-Emissionen** und sonstiger **Klimawirkung** leisten?

Matthias Hauer (CDU):

Halten wir für wichtig,

weil die Luftverkehrswirtschaft im Hinblick auf ihre umweltpolitische Verantwortung gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern in der Pflicht steht. Vor diesem Hintergrund begrüße ich, dass die Unternehmen bemüht sind, die Belastungen durch Lärm, Treibhausgase und Luftschadstoffe so gering wie möglich zu halten. Die Reduzierung des durch Flugzeuge verursachten Lärms muss weiter vorangetrieben werden. Durch den Austausch von alten und lauten Flugzeugen durch moderne leisere Flugzeuge kann bereits viel erreicht werden. Der gesunkene Lärmpegel eines Flugzeugs in den vergangenen 60 Jahren um 88 Prozent und 30 Dezibel ist ein bemerkenswerter Wert. Darüber hinaus hat sich die deutsche Luftverkehrswirtschaft Ende 2020 zum Ziel des CO₂-neutralen Luftverkehrs bekannt. Als konkrete Maßnahmen will man neben der Flottenmodernisierung unter anderem daran arbeiten, das fossile Kerosin durch einen komplett nachhaltigen Kraftstoff zu ersetzen. Mir ist es wichtig, dafür zu sorgen, dass am Standort Deutschland synthetische Kraftstoffe (SAF) entwickelt und produziert werden.

Darüber hinaus setzt laut Wahlprogramm die CDU auf den Emissionshandel, will aber dass der Luftverkehr „preislich wettbewerbsfähiger Verkehrsträger bleibt“. Außerdem will sie „die positiven Aspekte des Fliegens und die Innovationskraft der Luftfahrt wieder stärker herausstellen und als Schlüsseltechnologie gezielt fördern. Die Entwicklung von Flugtaxen ist zwar noch eine Vision für die Zukunft, aber sie wird zunehmend realistischer.“

Gereon Wolters (SPD):

Halten wir für nicht ausreichend, der Luftverkehr muss reduziert werden.

Im Wahlprogramm der SPD sind keine konkreten Aussagen zum Luftverkehr enthalten. Es soll lediglich ein CO₂-armer Flugverkehr gefördert werden.

Rüdiger König (FDP):

Halte ich für im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (insbes. Zertifikatehandel) zu lösen.

Ein Zertifikatehandel ist der beste und zuverlässigste Mechanismus dafür, dass verbindliche Zielsetzungen im Klimaschutz erreicht werden. Welche Sektoren dafür jeweils welchen Beitrag erbringen, ist nicht entscheidend für das Gesamtergebnis, sondern der Umstand, dieses zu erreichen. Angemessene technologische Lösungen zur Emissionsreduktion müssen für alle Sektoren gefunden werden, auch für den Flugverkehr.

Grüne:

Die Grünen wollen „nach der Pandemie nicht Zurück zum unbegrenzten Wachstum des Luftverkehrs, sondern diesen am Ziel der Klimaneutralität ausrichten. Kurzstreckenflüge wollen wir ab

sofort Zug um Zug verringern und bis 2030 überflüssig machen, indem wir massiv Bahnangebote – gerade Direkt- und Nachtzugverbindungen – ausweiten und für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsmitteln sorgen, die die ökologischen Kosten widerspiegeln.“ Im Wahlprogramm der Grünen ist auch eine Reduktion der Emissionszertifikate enthalten, das den CO₂-Preis deutlich erhöhen soll.

Linke:

Sie wollen „den innerdeutschen und innereuropäischen Flugverkehr so weit wie möglich auf die Schiene verlagern. Wir wollen ein Verbot von Flügen zu Zielorten, die mit dem Zug in bis zu 5 Stunden erreichbar sind und die nicht weiter als 500 Kilometer entfernt sind.“

2. Muss aufgrund des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 auch der **Flugverkehr am Flughafen in Düsseldorf** eingeschränkt werden?

Matthias Hauer (CDU):

Halten wir bzw. halte ich für nicht aus dem Beschluss ableitbar, weil sich eine Einschränkung des Flugverkehrs aus dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts nicht ableiten lässt. Mit der Novelle des Klimaschutzgesetzes haben wir aufgrund des Beschlusses des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 sowie aufgrund der Erhöhung des europäischen Klimaziels für 2030 unser nationales Ziel für 2030 von minus 55 Prozent auf minus 65 Prozent Treibhausgase erhöht. Treibhausgasneutralität soll im Jahr 2045 erreicht werden. Um das zu erreichen, werden mit dem Sofortprogramm 2022 zusätzliche 8 Milliarden Euro bereitgestellt, unter anderem für eine Industrie ohne Kohle, für grünen Wasserstoff und grünen Stahl sowie klimafreundlichen Verkehr. Die Förderung für hybridelektrisches Fliegen bzw. Forschung und Entwicklungen von Systemen auf Wasserstoffbasis mit dem Ziel emissionsfreier Luftfahrt (CO₂-neutrales Fliegen) wird verstetigt und ausgeweitet.

Gereon Wolters (SPD):

Halten wir bzw. halte ich für zwingend

Rüdiger König (FDP):

Halte ich für ein separates Thema, weil der Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 weder direkt noch indirekt sich mit dem Flugverkehr oder dem Flughafen Düsseldorf beschäftigt. Es kommt darauf an, das Gesamtergebnis zu verbessern (siehe Zertifikatehandel oben)

3. Nach wie vor wird Kerosin nicht besteuert und sind internationale Flüge komplett von der Mehrwertsteuer befreit. Auch wenn die Luftverkehrsabgabe einen gewissen Ausgleich schafft, wird der **Luftverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern klar bevorzugt**. Wie stehen Sie zu der Bevorzugung, ohne dass zweifellos verursachte Umweltschäden und Gesundheitsrisiken in irgendeiner Weise dem Luftverkehr in Rechnung gestellt werden können?

Matthias Hauer (CDU):

Halten wir bzw. halte ich für nicht erkennbar, weil mit der Luftverkehrsteuer ein effizientes Mittel zur Besteuerung von energieintensivem Reisen eingeführt wurde. Eine Besteuerung von Kerosin ausschließlich für innerdeutsche Flüge wäre nicht

administrierbar und würde dazu führen, dass eine Betankung im Ausland erfolgen würde und durch „Umgehungsflüge“ zwecks Betankung kontraproduktiv zur angedachten Lenkungswirkung stünde.

Wir sollten die Verbindungen auf der Schiene zu den Drehkreuzflughäfen bzw. internationalen Flügen ausbauen und das Umsteigen zwischen Flug und Zug für Kunden verbessern. Die Verkehrsträger sollen so vernetzt werden, dass ihre jeweiligen verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden können.

Gereon Wolters (SPD):

Halten wir bzw. halte ich für grundfalsch

Rüdiger König (FDP):

Halte ich für anpassungsbedürftig,

weil ein fairer marktwirtschaftlicher Wettbewerb aller Verkehrsträger hergestellt werden sollte.

Wenn zukünftig die CO₂-Bepreisung weiter ansteigt, kommt es insbesondere hier auf eine Gleichbehandlung an, die ich auch erwarte.

Im Gegensatz dazu will die FDP laut Wahlprogramm „faire Rahmenbedingungen für Luftverkehr mit Zukunft“. Konkret heißt das aber z.B. die Abschaffung der Luftverkehrssteuer.

Grüne:

In ihrem Wahlprogramm setzen sich die Grünen „für die Einführung einer europäischen Kerosinsteuer ein. Bis diese in der EU umgesetzt ist, werden wir auf nationaler Ebene eine Kerosinsteuer für innerdeutsche Flüge einführen.“

Linke:

In ihrem Wahlprogramm sprechen sich die Linken für „eine einheitliche Kerosinsteuer in der EU (aus). Auf Flugtickets ins Ausland soll der volle Mehrwertsteuersatz fällig werden.“

4. Ist eine **Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf** nach den Rückgängen durch die Corona-Krise und vor dem Hintergrund der Klimadiskussion nicht kontraproduktiv und würde ein falsches Zeichen setzen?

Matthias Hauer (CDU):

Die Kapazitätserweiterung halten wir bzw. halte ich für nicht erforderlich, weil die Kapazitäten ausreichen. Ich habe mich – auch für die CDU Essen – bereits mehrfach gegen eine Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf ausgesprochen.

Gereon Wolters (SPD):

Die Kapazitätserweiterung halten wir bzw. halte ich für völlig überflüssig und sogar kontraproduktiv

Rüdiger König (FDP):

Die Kapazitätserweiterung halten wir bzw. halte ich für aktuell nicht gut begründet.

weil die Argumente, die der Flughafen vor der Corona-Krise vorgetragen hat, den aktuellen Realitäten objektiv zur Zeit nicht entsprechen. Auch die zukünftige Preisstruktur (CO₂-Bepreisung und Landegebühren) könnte sich auf verschiedene Weise auf den Bedarf auswirken. Flugverbindungen werden aber für Handel und Freizeit und den Austausch von Ideen, Erfahrungen, u.v.m. für unsere

Region wichtig bleiben. Ich erwarte von der Flughafengesellschaft eine neue Bewertung des Bedarfs, bevor vorschnell Entscheidungen getroffen werden.

(Anm.: die Klimadiskussion könnte auch dazu führen, dass der Flughafen Düsseldorf solidarisch ein höheres Passagieraufkommen ermöglichen muss, um andere regionale Flughäfen zu ersetzen.)

Grüne:

In ihrem Wahlprogramm ist natürlich keine konkrete Aussage zum Flughafen Düsseldorf enthalten, sie lehnen aber „einen weiteren Ausbau der Flughafeninfrastruktur ... ab.“

Linke:

Das Gleiche gilt auch für die Linken, sie wollen „den Ausbau weiterer Flugkapazitäten beenden.“

5. Insbesondere nächtlicher Fluglärm ist für die Anwohner besonders gesundheitsgefährdend. Wie stehen Sie zu einer **Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen** am Flughafen Düsseldorf und anderen stadtnahen Flughäfen in Deutschland?

(In Düsseldorf offiziell keine Starts zwischen 22:00 und 6:00 Uhr bzw. keine planmäßigen Landungen zwischen 23:00 und 06:00 Uhr, aber durch Homebase-Carrier-Regelung Landungen bis 24:00 Uhr genehmigungsfrei erlaubt und Genehmigungen der Bezirksregierung regelmäßige Umgehungen dieser Regelungen)

Matthias Hauer (CDU):

Halten wir bzw. halte ich für sinnvoll

weil es insbesondere in den Randzeiten und bei den Ausnahmen in der Nacht zu einer Reduzierung der Flugbewegungen kommen muss, sodass die Nachtruhe für die Anwohnerinnen und Anwohner verbessert wird.

Gereon Wolters (SPD):

Halten wir bzw. halte ich für schon lange überfällig,

Rüdiger König (FDP):

Halte ich für eine komplexe Frage

weil der Schutz der Anwohner vor Fluglärm, insbes. Nachts, notwendig und wichtig ist und eine regelmäßige oder missbräuchliche Umgehung verhindert und sanktioniert werden muss, aber eine gewisse Notwendigkeit zur Flexibilität im Einzelfall immer bestehen wird. Eine stärkere Bepreisung ungewollten Verhaltens wäre ein sinnvolles marktwirtschaftliches Lösungsinstrument. Eine moderne Entgeltstruktur am Flughafen Düsseldorf würde die richtigen Anreize setzen, Fehlverhalten zu verhindern und Verbesserungen zu erreichen. Perspektivisch erhoffe ich mir z.B. eine Entlastung auch durch technologische Entwicklungen (geringere Geräuschentwicklung durch optimierte Flugaggregate und Flugprofile).

Im Wahlprogramm schreibt die FDP allerdings, dass sie „Ausweitung von Nachtflugverboten verhindern“ will.

Grüne:

Im Wahlprogramm sprechen sich die Grünen „zur Reduktion von Fluglärm ... (für) weniger Flugzeuge, eine Pflicht zum aktiven Schallschutz für leisere Flugzeuge, ein echtes Nachtflugverbot (ein) ... sowie eine Novellierung der gesetzlichen Grundlagen mit strengeren Grenzwerten.“

Linke:

Sie treten laut Wahlprogramm „für ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr ein, insbesondere für stadtnahe Räume. Dieses Nachtflugverbot muss im Luftverkehrsgesetz verankert werden.“

6. Zu **Ultrafeinen Partikeln (UFP)** gibt es bislang keine Grenzwerte. Wird die Forschung zu den Gesundheitsgefahren durch UFP genügend vorangetrieben, damit Grundlagen für gesetzliche Grenzwerte geschaffen werden?

Matthias Hauer (CDU):

Halten wir bzw. halte ich für richtig

weil derzeit auf Basis der wissenschaftlichen Studienlage keine Richtwerte bzw. gesetzlichen Grenzwerte für die Fraktion der Ultrafeinen Partikel (UFP) abgeleitet werden können. Die Belastung ist weiter zu erforschen. Ebenso muss weiter an alternativen Treibstofftechnologien aus erneuerbaren Quellen geforscht werden, um die Emissionen in der Luftfahrt zu reduzieren.

Gereon Wolters (SPD):

Halten wir bzw. halte ich für dringend erforderlich

Rüdiger König (FDP):

Halte ich für nützlich

weil Forschung ergibt Erkenntniszugewinn, der zu gegebener Zeit zu bewerten und nutzen ist.

Grüne:

Im Wahlprogramm wollen die Grünen „für den Gesundheitsschutz ... außerdem Grenzwerte für Ultrafeinstaub festlegen.“
