

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Ausschuss für Umwelt und Grün	

Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Rat der Stadt Köln (AN/0845/2019) vom 13.06.2019 betr. "Einflüsse des Flughafens Köln/Bonn auf die Umwelt"

Zu der o. g. Anfrage nimmt die Verwaltung nach Abstimmung mit der Flughafen Köln Bonn GmbH wie folgt Stellung:

- 1. Wie hoch waren unter Berücksichtigung des Abgangsprinzips die THG Emissionen jeweils für Frachtflugzeuge, Passagierflugzeuge und Militärflugzeuge am Köln/Bonner Flughafen? Wir bitten um die Darstellung der jährlichen THG-Emissionen seit 1990 (bei fehlender Datenlage ab dem Zeitpunkt ab dem Daten vorliegen, falls die THG-Emissionen nicht bekannt sein sollten, erbitten wir ersatzweise die CO₂-Emissionen).**
- 2. Die entstandenen THG- bzw. CO₂-Emissionen der Flugbewegungen des Flughafens Köln/Bonn werden nur anteilig der Stadt Köln zugerechnet. Wie erfolgt genau die Berechnung und wem werden die anderen THG-Emissionen zugeordnet?**
- 3. Wer ermittelt die THG-Emissionen im Flugverkehr überhaupt und wird dabei in Köln der RFI berücksichtigt?**

Aufgrund des Sinnzusammenhangs werden die Fragen 1-3 zusammen beantwortet.

Dem Flughafen Köln Bonn liegen keine Informationen hinsichtlich der Treibhausgas-Emissionen der am Platz verkehrenden Airlines vor. Diese Bilanzierung erfolgt in aller Regel durch die einzelnen Luftverkehrsgesellschaften (z.B. zu finden im Nachhaltigkeitsbericht der Lufthansa), da sich die Frage des Klimaschutzes global und nicht lokal bezogen auf einzelne Flughafenstandorte stellt.

Generell befürwortet die Luftverkehrsbranche den Einsatz von marktbasierenden Instrumenten zur CO₂-Bepreisung als wirksamen und effizienten Weg für den Klimaschutz. Im Luftverkehr sind solche Instrumente bereits umgesetzt: Auf allen innereuropäischen und innerdeutschen Flügen wächst der Verkehr seit mehr als sieben Jahren CO₂-neutral. Ab dem Jahr 2020 gilt dies auch für die internationalen Flüge.

Der Luftverkehr innerhalb der Europäischen Union (EU) ist seit dem Jahr 2012 in das marktbasierende System des Europäischen Emissionshandels (EU-ETS) einbezogen. Dabei müssen die Fluggesellschaften Zertifikate für die von ihnen verursachten wachstumsbedingten CO₂-Emissionen erwerben. Diese Emissionen werden dann durch CO₂-Einsparungen in anderen Wirtschaftsbereichen ausgeglichen. Der Preis für diese Zertifikate ist deutlich angestiegen – allein in den letzten zwei Jahren hat er sich verdreifacht. Durch die Einbeziehung in den Emissionshandel sind die CO₂-Emissionen im innereuropäischen Luftverkehr auf dem Niveau von 2005 gedeckelt und werden gegenüber diesem Basisjahr in Zukunft auch sinken.

Der Luftverkehr mit Drittstaaten außerhalb der EU ist nicht in den Europäischen Emissionshandel einbezogen, da dies gegenüber den Drittstaaten nicht durchzusetzen war. Im Oktober 2016 ist es

jedoch gelungen, auf Ebene der Vereinten Nationen (UN) auch für dieses Verkehrssegment ein marktbasierendes Instrument zur CO₂-Bepreisung zu vereinbaren: Ab 2020 gibt es mit CORSIA auch für die internationalen Flüge ein Klimaschutzinstrument. Dabei zahlen die Fluggesellschaften für ihre wachstumsbedingten CO₂-Emissionen eine Abgabe, die dann für Projekte zur CO₂-Reduzierung vor allem in Entwicklungsländern verwendet wird.

Mit diesen Instrumenten zur CO₂-Bepreisung wächst der Luftverkehr CO₂-neutral: Darüber hinaus ist es das langfristige Ziel der internationalen Luftfahrt, vollumfänglich CO₂-neutral zu fliegen. Dies kann aber nur gelingen, wenn die bisherigen fossilen Kraftstoffe schrittweise durch alternative Kraftstoffe ersetzt werden. Unter heutigen Bedingungen ist ein solcher strombasierter Kraftstoff auf dem Weltmarkt drei- bis fünfmal so teuer wie herkömmliches Kerosin. Damit die Fluggesellschaften den Treibstoff auch tanken können, muss dieser in großen Mengen hergestellt werden, wofür es einer industriepolitischen Strategie der EU bedarf. Zur Erreichung des langfristigen Ziels des CO₂-neutralen Fliegens bedarf es des gemeinsamen Handelns von Politik und Industrie, damit alternative strombasierte Kraftstoffe zu marktfähigen Preisen hergestellt werden können. Solange aber noch kein emissionsfreier Flugverkehr möglich ist, geht es darum, die Emissionen an anderer Stelle zu kompensieren.

4. Wie haben sich die Nachtflugaktivitäten am Flughafen Köln/Bonn in den letzten 10 Jahren entwickelt?

Bitte aufgeschlüsselt danach, wie viele Nachtflüge in der Kernnachtzeit von 00:00 Uhr bis 5:00 Uhr erfolgten und wie viele von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr erfolgten, sowie nach Passagier, Fracht- und Militärflügen?

Die Fragen 4. und 5. kann die Flughafen Köln/Bonn GmbH anhand ihrer Verkehrsstatistik beantworten. Anzumerken ist, dass sich die Daten auf die tatsächlichen Start- und Landezeiten beziehen. Das ist insofern wichtig, als es im Jahr 2018 aufgrund zahlreicher Unregelmäßigkeiten in den Flugplänen (insbesondere Personalmangel DFS, Marktaustritt von Air Berlin) eine große Zahl Verspätungen gab. Dies war einer der wesentlichen Gründe für den Zuwachs an Passagiernachtflügen.

	Jahr	Frachtflüge	Passagierflüge	Überführungsflüge
22:00 - 06:00 Uhr	2009	19.850	11.650	904
	2010	18.937	13.552	1.227
	2011	20.176	12.696	1.179
	2012	20.695	13.477	1.067
	2013	20.778	12.899	1.135
	2014	21.633	13.292	1.154
	2015	22.774	13.121	1.172
	2016	23.844	15.109	1.236
	2017	25.734	15.188	1.327
	2018	25.767	17.395	1.207

00:00 – 05:00 Uhr	Jahr	Frachtflüge	Passagierflüge	Überführungsflüge
	2010	13.402	6.143	499
	2011	14.177	5.910	521
	2012	14.389	6.703	487
	2013	14.370	6.430	555
	2014	15.160	6.765	540
	2015	16.053	6.162	494
	2016	16.975	7.244	624
	2017	18.445	7.672	700
	2018	18.851	9.289	616

5. Wie hoch ist der Anteil von Kurzstrecken- (bis 1.500km), Mittelstrecken- (1.500 bis 3.500km) und Langstreckenflügen (über 3.500km) im jeweiligen Bereich (Tag/Nacht; Passagier, Fracht, Militär)

Basis: Jahr 2018									
	Frachtflüge			Passagierflüge			Überführungsflüge		
	Kurz	Lang	Mittel	Kurz	Lang	Mittel	Kurz	Lang	Mittel
22:00 - 06:00 Uhr	17.209	3.307	5.251	7.659	578	9.158	854	29	324
06:00 - 22:00 Uhr	1.094	3.711	633	64.766	2.816	16.507	9.224	121	964
Anteil									
	Frachtflüge			Passagierflüge			Überführungsflüge		
	Kurz	Lang	Mittel	Kurz	Lang	Mittel	Kurz	Lang	Mittel
22:00 - 06:00 Uhr	67%	13%	20%	44%	3%	53%	71%	2%	27%
06:00 - 22:00 Uhr	20%	68%	12%	77%	3%	20%	89%	1%	9%

Die Streckendefinitionen „Kurz, Mittel und Lang“ verstehen sich als Entfernungen bis 1500 km, 1500 – 3500 km sowie >3500 km und mehr. Militärflüge:

Militärflüge können nicht ausgewiesen werden, da reine Militärflüge nicht in der Verkehrsdatenbank des Flughafens enthalten sind. Militärische Nachtflüge kommen allerdings nur in Einzelfällen vor.

Der Ausschuss für Umwelt und Grün wird um Kenntnisnahme gebeten.

Gez. Prof. Dr. Diemert