

Stellungnahme zum Gesetzesentwurf

Gesetzesentwurf:	<i>Zweites Gesetz zur Änderung des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes</i>
Institution/Verband/Körperschaft:	<i>Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF)</i>
Datum der Stellungnahme:	24.03.2023
Sonstiges	

Stellungnahme

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. (BVF) ist eine Vereinigung von Städten, Gemeinden und Schutzvereinen gegen die schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs. Sie wurde 1967 gegründet. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. ist als Umweltverband nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) anerkannt.

Nachfolgend gibt die BVF zum Entwurf des *Zweiten Gesetz zur Änderung des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes* ihre Stellungnahme ab.

§ 1 Klimaschutz und Klimaanpassung als Querschnittsaufgaben

Die Bundesvereinigung begrüßt ausdrücklich das Bekenntnis der Freien und Hansestadt Hamburg und ihrer landesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts zum unmittelbaren Klimaschutz und den erforderlichen Klimaanpassungen als Querschnittsaufgabe beizutragen.

Neben den bereits genannten landesunmittelbaren Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts muss dieses Bekenntnis auch auf die öffentlichen Unternehmen ausgeweitet werden. Dieses betrifft somit auch privatrechtliche Unternehmen der öffentlichen Versorgung in städtischer Hand, wenn der öffentlich-rechtliche Träger beherrschenden Einfluss auf sie ausüben kann. Insoweit verweisen wir auch auf die Hinwirkungsklausel in § 20 Abs. 1 Satz 2 HmbKliSchG.

§ 4 Abs. 3 Hamburger Klimaschutzziele

§ 3 Begriffsbestimmungen verweist ergänzend auf die amtliche Methodik zur Verursacherbilanz des Statistischen Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein für die Freie und Hansestadt Hamburg. In der weitergehenden Begründung zum Gesetzesentwurf wird ausgeführt, dass Hamburg künftig der Bilanzierungsmethodik anderer Bundesländer und des Bundes hinsichtlich der Umsetzung des Bundes-Klimaschutzgesetzes für den Sektor Verkehr folgen will und in Gesetz und Klimaplan (§ 6) den internationalen Flugverkehr nur noch nachrichtlich abbilden will. Die CO₂-Emissionen des nationalen Flugverkehrs werden mit den rechnerisch ermittelten Werten des LTO-Zyklus berücksichtigt. Der Luftverkehr belastet das Klima jedoch nicht nur durch CO₂-Emissionen. Wasserdampf, Stickoxide und Rußpartikeln haben als

"nicht-CO₂-Effekte" einen erheblichen Anteil an der Gesamtklimawirkung des Luftverkehrs. Insbesondere die Veränderung der natürlichen Wolkenbildung ist bei diesen Effekten von großer Bedeutung. Diese Gesamtklimawirkung des Flugverkehrs wird häufig durch die Anwendung eines Multiplikators ausgedrückt. Allgemein anerkannt ist dabei der Faktor 3.

Wir schlagen vor zur Ermittlung der Gesamtemissionen aus dem Flugverkehr die klimawirksamen "nicht-CO₂-Effekte" unter Anwendung des Multiplikators 3 zu ermitteln.

Angesichts der rasanten Entwicklung der Klimakrise ist eine Zielvorgaben in 5-Jahresschritten zu lang. Bei Zielabweichungen kann der Hamburger Senat nicht rechtzeitig gegensteuern.

§ 29 Nachhaltige Mobilität

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist mit 51 Prozent am Hamburger Flughafen beteiligt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist Staatsrat Andreas Rieckhof von der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI). In der Wirtschaftsbehörde ist die für die Genehmigung und Kontrolle zuständige Luftfahrtbehörde angesiedelt, die „Luftfahrtverwaltung und Luftverkehrspolitik aus einer Hand“ anbietet.

Der Flughafen Hamburg ist ein privatrechtliches Unternehmen der öffentlichen Versorgung in städtischer Hand. Mit seiner Mehrheitsbeteiligung und den Vorsitz im Aufsichtsrat kann Hamburg als öffentlich-rechtlicher Träger beherrschenden Einfluss auf den Flughafen ausüben.

Der Hamburger Flughafen rangiert mit seiner internationalen Ausrichtung innerhalb Deutschlands auf dem fünften Platz. Neben dem Verkehrsflughafen verfügt Hamburg mit dem Airbus-Werk in Finkenwerder über einen der weltweit größten Standorte der zivilen Luftfahrtindustrie. Der Luftverkehr gehört zu den wachstumsstarken Sektoren. Nach dem durch die COVID-19-Pandemie bedingten starken Rückgang der Verkehrsleistung gehen Marktprognosen für die Zeit ab 2024 wieder von einem jährlichen Wachstum des globalen Luftverkehrs von vier bis fünf Prozent in den kommenden zwei Jahrzehnten aus.

Die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt und das Klima bestehen fort. Der Luftverkehr trägt durch den Ausstoß von Kohlendioxid (CO₂) und weiteren Emissionen zur Erwärmung der Erdatmosphäre bei, der Ausstoß von Luftschadstoffen beeinträchtigt die Luftqualität und es entstehen Belastungen für die Bevölkerung durch Fluglärm.

Auch der hohe Schwefelgehalt von Kerosin führt bei der Verbrennung zu massiven Problemen. Neben gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Schädigungen begünstigt der hohe Schwefelgehalt in Kerosin die Bildung von Kondensstreifen und führt zur Veränderung der natürlichen Wolkenbildung. Der hohe Schwefelgehalt in Kerosin führt zu enormen Schäden von Natur und Umwelt bei. Mit einer deutlichen Reduzierung des Schwefelgehaltes in Kerosin ließen sich auch die Kondensstreifen in großem Maße reduzieren, die den Treibhauseffekt weiter anheizen.

Wir bitten Sie daher, notwendige Regelungen für eine Entschwefelung von Kerosin im Gesetz zu implementieren. Ziel sollte sein, dass am Hamburger Flughafen nur noch Kerosin mit einem Schwefelgehalt des Kerosins von maximal 10 ppmw, wie bei Treibstoffen von Personen- und Lastkraftwagen sowie in der Binnenschifffahrt angeboten wird.

Eine ähnliche Regelung besteht am Flughafen Wien Schwechat. Über die für die Versorgung des Flughafens zuständige Raffinerie OMV wird in Wien bereits seit 2004 ausschließlich 100 Prozent entschwefeltes Kerosin angeboten.

Der Luftverkehr ist die klimaschädlichste Mobilitätsform. In den vergangenen Jahren ist die Dringlichkeit der Vermeidung von klimaschädlichen Emissionen noch deutlicher geworden. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V. ist davon überzeugt, dass die Erreichung der Klimaneutralität (Europäische Union 2050, Deutschland 2045) nur gelingen kann, wenn der Luftverkehr in Deutschland, europa- und weltweit schrumpft. Die Substitution von Kerosin durch Power-to-Liquid (PtL) oder andere Ersatzlösungen, sind Scheinlösungen.

Erst kürzlich hat das Postdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) auf eine mangelhafte Versorgung mit nachhaltigen Kraftstoffen insbesondere für die unverzichtbaren deutschen Bedarfe im Luftverkehr hingewiesen. „Das globale Angebot in 2035 würde nicht einmal ausreichen um die unverzichtbaren deutschen Bedarfe für Luftverkehr, Schifffahrt und Chemie zu decken.“

Die Luftfahrtbranche stellt das dennoch in Aussicht. Doch wachse der Luftverkehr wie vorhergesagt, könne das nicht funktionieren, sagen Forscher. Der Flugverkehr wird Prognosen zufolge in den kommenden Jahren noch kräftig wachsen und sich bis 2050 mindestens verdoppeln oder sogar verdreifachen.

Die Klimaneutralität im Luftverkehr bleibt eine Illusion stellt auch das NDR-Politmagazin Panorama fest. „Ob 2050 so große Mengen synthetischer Kraftstoffe produziert werden können wie nötig, scheint deshalb mehr als fraglich. Das Umweltbundesamt (UBA) rechnet jedenfalls nicht damit. Auf Anfrage von Panorama teilt es mit, es gehe davon aus, dass auch 2050 noch ‚zu einem wesentlichen Anteil fossiles Kerosin genutzt‘ werde.“

Damit die Klimaziele erreicht werden können, muss die Nachfrage deutlich begrenzt werden. Der Mobilitätsforscher Prof. Stefan Gössling von der Universität Kalmar in Schweden fordert: „Es muss weniger geflogen werden. Die Politik müsse jetzt deutliche Vorgaben machen.“

Mit ihrer Mehrheitsbeteiligung von 51 Prozent kann die Stadt Hamburg die Unternehmenspolitik des Hamburger Flughafens und seine Unternehmensziele maßgeblich mitbestimmen und die geforderten Vorgaben machen.

Als umsetzbare Maßnahmen in Hamburg schlagen wir vor:

- 1. Streichung aller Subventionen, einschließlich Quersubventionen und Steuervergünstigungen für Flughafen und Fluggesellschaften sowie die Beseitigung von Incentive- und Rabattprogrammen, die nicht einem nachhaltigen Luftverkehr dienen;**
- 2. Deutliche Erhöhung der Schadstoffkomponenten als Teil der Flughafenentgelte mit der vollständigen Erfassung aller Klimaeffekte des Luftverkehrs;**
- 3. Einführung einer Entfernungskomponente als zusätzlicher Teil der Flughafenentgelte als „monetäre Klimaschutzmassnahme“ gegen Kurzstreckenflüge größer 600 Kilometer bis maximal 1.500 Kilometer;**
- 4. Vollständiger Abbau aller Kurzstreckenflüge, beginnend mit Flügen unter 600 Kilometer;**
- 5. Damit die freiwerdenden Kapazitäten nicht für andere Strecken genutzt werden, müssen die freiwerdenden Slots, jedes Jahr um 3 Prozent gekürzt werden;**
- 6. Beendigung des Nachtflugprivilegs für Flugbewegungen nach 22 Uhr;**
- 7. Vollständiger Verzicht auf Werbung für Flugreisen durch den Hamburger Flughafen;**