

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Georg Kössler (GRÜNE)

vom 31. Juli 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. August 2019)

zum Thema:

Klimaschutz statt Flugschmutz

und **Antwort** vom 16. August 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Georg Kössler (GRÜNE)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/20430
vom 31. Juli 2019
über Klimaschutz statt Flugschmutz

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) und das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg AöR (AfS) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Klimakrise spitzt sich zu und es wird deutlich, dass alle Sektoren rasch ihre Klimabilanz verbessern müssen – auch der Flugverkehr.

Frage 1:

Welcher Anteil der gesamten Flugemissionen der Flugzeuge, die in Berlin starten und landen, wird dem Land Berlin zugerechnet? Bitte Angabe in Prozent und Tonnen CO₂ absolut jeweils jährlich für die letzten zehn Jahre.

Antwort zu 1:

Statistische Daten zu den gesamten Flugemissionen aller Flugzeuge, die in Berlin starten und landen, liegen dem Senat nicht vor.

Nach Aussage des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS) werden die in der Energie- und CO₂-Bilanz für das Land Berlin ausgewiesenen CO₂-Emissionen aus dem Endenergieverbrauch des Luftverkehrs mittels einer zwischen den Bundesländern abgestimmten Methodik berechnet. Die Grundlage für die Emissionsberechnung bildeten dabei die Absatzzahlen von Flugturbinenkraftstoffen des Mineralölwirtschaftsverbandes.

Ausschlaggebend für die ausgewiesenen CO₂-Emissionen des Luftverkehrs sei dementsprechend der Absatz von Flugturbinenkraftstoff im Land Berlin. Das habe zur Folge, dass CO₂-Emissionen aus in Berlin aufgetankten, abgehenden Flügen der Berliner CO₂-Bilanz zugerechnet werden, in Berlin landende Flugzeuge dagegen in der Statistik keine Berücksichtigung finden.

Der Verlauf der so berechneten CO₂-Emissionen des Luftverkehrs in Berlin stellt sich nach der Energie- und CO₂-Bilanz des AfS in den letzten zehn Jahren, für die Emissionsdaten vorliegen, wie folgt dar:

Jahr	CO₂-Emissionen aus dem Endenergieverbrauch im Luftverkehr (Verursacherbilanz) in 1.000 Tonnen CO₂
2007	963
2008	988
2009	828
2010	941
2011	864
2012	925
2013	980
2014	1.006
2015	1.008
2016	1.083

Frage 2:

Wie hoch ist die Klimawirkung der sonstigen nicht-CO₂-Emissionen wie Stickoxide und Wasserdampf in hohen Luftschichten? Angabe bitte in CO₂-Äquivalenten und als Anteil der Gesamtemissionen Berlins.

Antwort zu 2:

Zu den Nicht-CO₂-Emissionen des Luftverkehrs in hohen Luftschichten liegen dem Senat keine statistischen Daten vor. Sie können daher auch nicht als Anteil der Gesamtemissionen des Landes Berlin ausgewiesen werden.

Zum Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Klimawirkungen von Nicht-CO₂-Emissionen des Luftverkehrs hat das Umweltbundesamt im Jahr 2012 festgestellt, „dass der gesamte Strahlungsantrieb der Emissionen und Effekte des Luftverkehrs (ohne Zirruswolken) in den Jahren 2000 und 2005 nach aktuellen Erkenntnissen etwa zweimal so groß ist wie der Strahlungsantrieb von CO₂ allein. [...] Unter Einbeziehung der (mit größerer Unsicherheit behafteten) Angaben zum Effekt der Zirruswolken ist der gesamte Strahlungsantrieb des Luftverkehrs in den Jahren 2000 und 2005 etwa 3 bis maximal 5 mal so groß wie der CO₂-Strahlungsantrieb allein.“ (Vgl. Umweltbundesamt, Klimawirksamkeit des Flugverkehrs: Aktueller wissenschaftlicher Kenntnisstand über die Effekte des Flugverkehrs, Dessau-Roßlau 2012, S. 2.)

Dabei wurde die Klimawirksamkeit der einzelnen Emissionen und Effekte des Luftverkehrs vom Umweltbundesamt wie folgt angegeben:

Emissionen/Effekte des Luftverkehrs	Strahlungsantrieb in mW/m² im Jahr 2005
CO ₂	28,0
Ozonbildung	26,3
Abnahme von Methan	-12,5
Wasserdampf	2,8
Sulfatpartikel	-4,8
Rußpartikel	3,5
Kondensstreifen	11,8

Frage 3:

Wie hoch ist der Anteil der Inlandsflüge an der Anzahl der gesamten Starts und Landungen in Berlin? Bitte Angabe in Prozent aufgeschlüsselt nach Flughafen und für die letzten zehn Jahre.

Antwort zu 3:

Die erfragten Daten wurden vom Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) bereitgestellt und sind nach deren Angaben als Teil der Verkehrsberichte der FBB auch im Internet zugänglich:

Jahr	Anteil des Inlandverkehrs am Gesamtverkehr		
	Tegel	Tempelhof	Schönefeld
2009	48 %		36 %
2010	47 %		31 %
2011	44 %		24 %
2012	41 %		22 %
2013	39 %		13 %
2014	40 %		14 %
2015	39 %		13 %
2016	39 %		14 %
2017	40 %		11 %
2018	41 %		13 %

Frage 4:

Wie hoch ist der Anteil der Flüge an allen Starts und Landungen, die nicht weiter als 400km, 600km, 800km und 1000km Luftlinie fliegen? Bitte Angabe in Prozent aufgeschlüsselt nach Flughafen und für die letzten zehn Jahre.

Frage 5:

Wie hoch ist der Anteil der Flüge an allen Starts und Landungen zu Flughäfen, die in weniger als 4 Stunden, 6 Stunden, 8 Stunden oder 10 Stunden Bahnfahrt (ICE-Fahrt von Bahnhof zu Bahnhof) erreichbar sind? Bitte Angabe in Prozent aufgeschlüsselt nach Flughafen und für die letzten zehn Jahre.

Antwort zu 4 und zu 5:

Die Antwort zu 4 und 5 wird zusammengefasst:

Der Senat verfügt über keine eigene statistische Erfassung der abgefragten Daten.

Auch der FBB stehen diese Informationen nach eigenen Angaben nicht in der gewünschten Form zur Auswertung zur Verfügung. Insbesondere lägen ihr keine Informationen zu Fahrzeiten der Bahn vor. Eine Auswertung der Flüge von bzw. zu spezifisch benannten Flughäfen wäre laut FBB hingegen mit entsprechendem Aufwand möglich.

Berlin, den 16.08.2019

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz