



Clemens Baumgärtner
Referent für Arbeit und Wirtschaft

- I. Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI
Rathaus

Datum
10.01.24

Klimagerechtigkeit durchsetzen: Privatjets am Flughafen München verbieten
Antrag Nr. 20-26 / A 04144 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI vom
12.09.2023, eingegangen am 12.09.2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem o.g. Antrag bitten Sie den Oberbürgermeister und den Referenten für Arbeit und Wirtschaft, sich im Aufsichtsrat der Flughafen München GmbH dafür einzusetzen, dass Privatjets, mit Ausnahme von Rettungs- und Ambulanzflügen, künftig nicht mehr am Flughafen München starten und landen dürfen.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir Ihren Antrag als Brief zu beantworten und kann Ihnen hierzu auf Basis der Stellungnahme der Flughafen München GmbH (FMG) Folgendes mitteilen:

Das Verkehrsstatistikgesetz kennt den Begriff „Privatjets“ in Zusammenhang mit der Nutzung eines Flughafens nicht. Diese Flüge werden der Allgemeinen Luftfahrt zugerechnet, zu der aber auch neben den im Antrag genannten Rettungs- und Ambulanzflügen – betriebsnotwendige Positionierungs- und Überführungsflüge sowie Vermessungs-, Werk- und Regierungsflüge gehören. Die Zahl der Flüge in der Allgemeinen Luftfahrt bewegt sich – von der Corona-Pandemie abgesehen – seit Jahren auf einem nahezu konstanten Niveau und unterliegt nur geringfügigen Schwankungen. Insgesamt macht sie einen immer geringeren Anteil an den gesamten Flugbewegung aus.

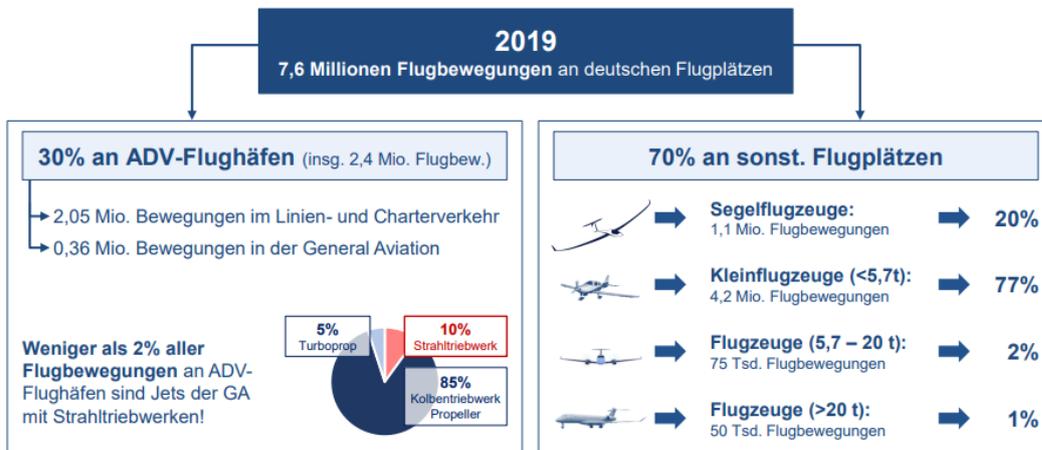
Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass der Flughafen München eine öffentliche Infrastruktureinrichtung ist, die allen Nutzern entsprechend der luftrechtlichen Zulassung als Verkehrsflughafen zur Verfügung zu stellen ist (Betriebspflicht). Ein „Verbot von Privatjets“ am

Flughafen München würde zudem nur zu einer Standortverlagerung der Flugzeuge an umliegende Flughäfen (z.B. Oberpfaffenhofen, Manching etc.) führen.

Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) hat sich ebenfalls mit der in Deutschland geführten Debatte zum Verbot von PrivatJET-Flügen befasst. Die Position des ADV ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt. Grundsätzlich handelt es sich bei weniger als 2 % aller Flugbewegungen an ADV-Flughäfen um Jets der General Aviation mit Strahltriebwerken.

General (Business) Aviation | Positionierung der Flughäfen zur General Aviation

„PrivatJET-Flüge nehmen drastisch zu und sind ein Klimakiller“ Polemische Debatte bedarf einer Versachlichung!



Quelle: Statistisches Bundesamt, ADV-Erhebungen, ADV-Statistiken

Eine (rein theoretische) Reduktion der Allgemeinen Luftfahrt um einige Tausend Flüge würde auch nicht die Notwendigkeit einer 3. Start-/Landebahn ernsthaft in Frage stellen, zumal die Allgemeine Luftfahrt am Flughafen München (aufgrund der begrenzten Kapazität des bestehenden Bahnsystems) erst kurzfristig Slots erhält. Diese werden im Übrigen nicht vom Flughafen München vergeben, sondern vom unabhängigen Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland.

Der Flughafen München ist zudem im Rahmen der eigenen dualen Klimastrategie bestrebt, bereits bis zum Jahr 2030 alle zurechenbaren Emissionen (Scope 1 oder 2) zu vermeiden bzw. auszugleichen.

Ergänzend hat die FMG noch darauf hinweisen, dass die im Antrag genannten Quellen nicht belastbar sind, da die dort angeführten Zahlen z.T. nicht belegt oder gar schlicht falsch sind. So enthält beispielsweise die zitierte Studie von Greenpeace – wie in den Medien berichtet – angebliche Flüge zu nicht-existenten Flughäfen. Auch wird die Menge an emittiertem CO₂ regelmäßig falsch berechnet bzw. unzutreffend geschätzt.

Für den Treibstoffverbrauch deutscher Airlines gibt es auch belastbare Quellen. So beträgt nach Angaben des ADV der Durchschnittsverbrauch pro Passagier auf 100 Kilometern 3,6 Liter. Auf kurzen Strecken ist dieser höher, auf langen Strecken niedriger. Diesen (Durchschnitts-) Verbräuchen stehen Emissionen gegenüber, die weit unter denen liegen, die typischerweise in der Kommunikation gegen die Luftfahrt verwendet werden.

Die Hauptursache hierfür ist, dass bei derartigen Vergleichen nicht nur die CO₂-Emissionen betrachtet, sondern beim Luftverkehr (als einzigem Verkehrsträger) zugleich auch Nicht-CO₂-Effekte modelliert werden. Insbesondere wird hier eine dem CO₂ äquivalente Wirkung durch Wolkenbildung ab einer gewissen Flughöhe unterstellt. Ohne diese wäre der Luftverkehr z. B. effizienter als der Autoverkehr und vergleichbar mit dem ÖPNV. Zahlreiche Quellen verwenden hier einen „Emission Weighting Factor“, d. h. die tatsächlichen CO₂-Emissionen werden mit einem Faktor multipliziert. Das Umweltbundesamt verwendet beispielsweise den Faktor 2 (vgl. Umweltschonender Luftverkehr (umweltbundesamt.de), S. 33). Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass es keine verbindliche Festsetzung des „Emission Weighting Factor“ gibt, was zur Folge hat, dass unterschiedliche Werte verwendet werden, deren Ergebnisse dann oftmals nicht korrekt als CO₂-Äquivalente, sondern als CO₂-Emissionen betitelt werden.

Ich bitte Sie, von den vorstehenden Ausführungen Kenntnis zu nehmen und hoffe, dass Ihr Antrag zufriedenstellend beantwortet ist und als erledigt gelten darf.

Mit freundlichen Grüßen

II. Vor Auslauf per Mail an RS/BW zur Freigabe an D-II-V1

**III. an RS/BW
per mail an anlagen.ru@muenchen.de**
z.K.

IV. Wv. RAW-FB5-SG2

<S:\FB5\FMG\3 Gremien\1 Stadt\1 Stadtratsanträge, Stadtratsanfragen, Beschlüsse\2 Stadtratsanträge\2023\240108_Klimagerechtigkeit_Privatjets_Antwort.docx>

Clemens Baumgärtner