

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2633

des Abgeordneten Christoph Schulze (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)

Drucksache 6/6435

Entwicklung des Flugverkehrs und Reduzierung CO₂ Ausstoß

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Anfang 2017 hat die Brandenburger Landesregierung in ihrem Kabinett die „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“ beschlossen. Laut der „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“ des Landes Brandenburg vom 06. Februar 2017 hat sich damit die Landesregierung das im Rahmen des Pariser Abkommens 2016 völkerrechtlich festgelegte Klimaschutzziel: „die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius zu begrenzen und Anstrengungen zu unternehmen, den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen sowie die zur Zielerreichung notwendige Treibhausgasneutralität ab 2050 zu erreichen“ zu eigen gemacht. Wenn die Landesregierung das Pariser Abkommens aus dem Jahr 2016 umsetzen will erfordert die Erreichung des Klimaschutzziel vom Verkehrssektor zukünftig einen deutlichen Reduktionsbeitrag der ausgestoßenen Schadstoffe u. a. des CO₂ Ausstoßes. Knapp 20 Prozent der Treibhausgasemissionen stammen laut der „Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“ aus dem Verkehrssektor. Allein die CO₂-Emissionen in der Hauptstadtregion betragen 2012 rund 8,5 Millionen Tonnen. Quelle: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.478865.de?highlight=Co2> Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung:

1. Wie hoch soll nach Erkenntnissen und politischen Vorstellungen der Landesregierung der CO₂ Ausstoß in der Hauptstadtregion im Jahr 2030 und im Jahr 2050 sein?
2. Wie hoch soll nach Erkenntnissen und politischen Vorstellungen der Landesregierung der CO₂ Ausstoß im Land Brandenburg im Jahr nach den Prognosen für 2030 und Jahr 2050 sein?
3. Ist in den 8,5 Millionen Tonnen CO₂ Ausstoß in der Hauptstadtregion aus dem Jahr 2012 auch der CO₂ Ausstoß des Flugverkehrs enthalten? Wenn ja, wie hoch war der CO₂ Ausstoß des Flugverkehrs? Wenn nein, warum nicht?
4. Soll der Flugverkehr nach Vorstellung der Landesregierung in der Hauptstadtregion bis zu den Jahren 2030 und 2050 im Vergleich zum Jahr 2012 zunehmen? Wenn ja, um wie viel Prozent bis zu Jahren 2030 und 2050 in Passagierzahlen und Anzahl der Landungen?

Eingegangen: 16.05.2017 / Ausgegeben: 22.05.2017

5. Wenn Flugverkehr nach Vorstellung der Landesregierung in der Hauptstadtregion bis zu den Jahren 2030 und 2050 im Vergleich zum Jahr 2012 zunehmen soll, wie soll in diesem Fall die deutlichen Reduktionsbeitrag des CO₂ Ausstoßes bis zum Jahr 2030 bzw. 2050 bzw. die Treibhausgasneutralität ab 2050 erreicht werden?
6. Wie hoch wird prognostisch der CO₂ Ausstoß des Flugverkehrs im Land Brandenburg in den Jahren 2030 und 2050 sein (Angabe bitte in Tonnen)?

zu Fragen 1 bis 6: Die Landesregierung hat in der Mobilitätsstrategie kein quantifizierbares CO₂-Minderungsziel festgelegt. Die Mobilitätsstrategie enthält ein messbares Modal-Split-Ziel. Im Ziel 4.6 der Mobilitätsstrategie „Mobilität umweltfreundlich gestalten“ ist unter anderem festgelegt, den Anteil des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) am Modal Split von 47 Prozent (2008) auf über 50 Prozent im Jahr 2030 zu erhöhen. Hierzu liegen der Landesregierung Messdaten des Bundes für Brandenburg und Berlin vor, die regelmäßig aktualisiert werden. Neue Daten hierzu werden vom Bund derzeit erhoben und voraussichtlich 2018 vorliegen. Die in dieser Kleinen Anfrage zitierte Passage der Mobilitätsstrategie beschreibt den Handlungsbedarf und stellt fest, dass der Verkehrssektor einen Reduktionsbeitrag erbringen muss. Das Modal-Split-Ziel der Mobilitätsstrategie ist geeignet, über die Reduzierung des Individualverkehrs auch den CO₂-Ausstoß zu verringern und damit einen Beitrag für das Erreichen der globalen Klimaschutzziele zu leisten. Wie der Flugverkehr sich entwickeln wird, hängt von der wirtschaftlichen Entwicklung ab. Die Luftfahrtindustrie und die Luftverkehrsgesellschaften beteiligen sich an der Entwicklung CO₂-armer Techniken und am Emissionshandel, um den CO₂-Ausstoß zu verringern.

7. Welche Überlegungen und politischen Erwägungen löst das Österreichische Bundesverwaltungsgerichtsurteil, auch wenn es aus einem anderen EU-Staat ist, aber mit europäischem Recht begründet ist, bei der Landesregierung Brandenburg aus?

zu Frage 7: Sofern in der Fragestellung das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts der Republik Österreich vom 02.02.2017, Az. W109 2000179-1/291E, zum Ausbau des Verkehrsflughafens Wien gemeint ist, so ist es auf Grund des abweichenden nationalen Rechts nicht unmittelbar auf Flughafenausbauvorhaben in Deutschland übertragbar. Auf das Vorhaben „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld zum Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg“ hat es auf Grund der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses „Ausbau Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld“ keine Auswirkungen. Bei zukünftigen Änderungen ist die jeweils geltende Rechtslage maßgeblich.