Stand: 18.12.2019 <u>Teil 1</u>

## <u>Ausschussvorlage INA 20/12 – öffentlich –</u>

## Stellungnahmen der Anzuhörenden zur schriftlichen Anhörung

zu dem

Ge		1_	_	~+		ء۔۔
176	~	1		m 1	NΙ	

**DIE LINKE** 

Hessisches Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes

- Drucks. <u>20/1229</u> -

1.	Hessischer Städte- und Gemeindebund	S.	1
2.	Hessischer Landkreistag	S.	3
3.	Fraport AG, Leitung Politische Kommunikation	S.	5
4.	Deutsche Bahn AG	S.	7
5.	Fridays for Future Hessen	S.	8
6.	dbb Hessen	S.	9
7.	Deutsche Lufthansa AG	S.	13

# Hessischer Städte- und Gemeindebund e.v. Verband der kreisangehörigen Städte und Gemeinden



Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351· 63153 Mühlheim/Main

Per E-Mail: c.lingelbach@ltg.hessen.de

Hessischer Landtag Der Vorsitzende des Innenausschusses Postfach 32 40 65022 Wiesbaden Dezernat 1

Referent(in) Frau Rauscher Unser Zeichen 1-Rau/Schr

Telefon 06108/6001-0
Telefax 06108/600157
E-Mail: hsgb@hsgb.de
Durchwahl 6001- 63
Ihr Zeichen I A 2.2
Ihre Nachricht vom 29.10.2019
Datum 06.11.2019

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKEN betr. Hessisches Reisekostengesetz – Drucks. 20/1229

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Frau Lingelbach,

wir bedanken uns für die Beteiligung in Form der Stellungnahmemöglichkeit.

Den Gesetzesentwurf betr. der vorgesehenen Beschränkungen im Hessischen Reisekostengesetz hinsichtlich von dienstlichen Kurzstreckenflügen können wir nicht unterstützen.

Zwar ist auch unserem Verband die immissionsrechtliche Belastung durch Kurzstreckenflüge bekannt, jedoch greift ein grundsätzliches Verbot in die Organisationshoheit der Gemeinden zu weit ein. Viele Gemeinden haben zudem bereits heute interne umweltrechtliche Regelungen, dass der öffentliche Nahverkehr sowie der Bahnverkehr vorrangig genutzt werden sollen. Nichts desto trotz kann immer die Notwendigkeit bestehen, aufgrund terminlicher Kollisionen auf schnellere Verbindungen unter Verwendung von dienstlichen Kurzstreckenflügen zurückgreifen zu müssen. Dies mag recht selten vorkommen; nichts desto trotz kommt es beispielweise bei den Verbänden durchaus vor, dass vormittags ein Termin in Berlin wahrgenommen werden muss und bereits am frühen Nachmittag ein Termin in München ansteht. Aufgrund der Bahnver-



bindungen lässt sich hier teilweise ein dienstlicher Kurzstreckenflug nicht ausschließen, um eine reibungslose Terminwahrnehmung zu gewähren.

Wir empfehlen daher, den Gesetzentwurf zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes nicht zu verabschieden.

Wir hoffen, dass unseren Ausführungen bei der Überarbeitung des Hessischen Reisekostengesetzes Berücksichtigung finden und verbleiben

Coul atmiteliber

mit freundlichen Grüßen

Karl-Christian Schelzke

Geschäftsführender Direktor



Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag Der Vorsitzende des Innenausschusses Herrn Christian Heinz Schlossplatz 1 - 3 65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2 65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17 06 - 0 Durchwahl (0611) 17 06- 12

Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27 PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70 PC-Fax-direkt (0611) 900 297-72

e-mail-Zentrale: info@hlt.de e-mail-direkt: ruder@hlt.de

www.HLT.de

Datum: 19.11.2019 Az.: Ru/we/042.40

Vorab per Mail: c.lingelbach@ltg.hessen.de und e.jager@ltg.hessen.de

Schriftliche Anhörung zum Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE, Hessisches Gesetz für ein Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes - Drucks. 20/1229 - Ihr Schreiben vom 29. Oktober 2019, Aktenzeichen: I A 2.2

Sehr geehrter Herr Heinz,

für die uns mit o.g. Schreiben eingeräumte Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE möchten wir uns bedanken. Gerne machen wir hiervon im Folgenden Gebrauch.

Der Gesetzentwurf der LINKEN sieht eine Änderung im Hessischen Reisekostengesetz, das auch für die Landkreise gilt, dahingehend vor, dass Flüge innerhalb Deutschlands nicht genehmigungsfähig und die entsprechenden Kosten nicht erstattungsfähig sein sollen. Zur Begründung wird auf das Erfordernis der Klimaneutralität auch von Dienstreisen hingewiesen.

Das Präsidium des Hessischen Landkreistages hat die Positionierung des Verbandes in seiner Sitzung am 14. November 2019 beraten und nach kurzer Diskussion einstimmig den folgenden Beschluss gefasst:

Das Präsidium stellt fest, dass sich die Landkreise auch ihrer Verantwortung gegenüber der Klimaneutralität bewusst sind und diese bei der Entscheidung über die Wahl eines Fortbewegungsmittels für Dienstreisen berücksichtigen. Weitere gesetzliche Vorgaben sind deshalb entbehrlich und werden abgelehnt.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Jan Hilligardt

Direktor

An den Hessischen Landtag Herrn Christian Heinz, Mdl Vorsitzender des Innenausschusses



per E-Mail: c.lingelbach@ltg.hessen.de

## Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren,

für die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme zu dem

# Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE Hessisches Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes

bedanken wir uns. Zu dem vorgelegten Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE nehmen wir wie folgt Stellung:

Der weltweite Luftverkehr verursacht 2,8 Prozent aller vom Menschen gemachten CO<sub>2</sub>-Emissionen. In Deutschland gehen nur 0,3 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf Inlandsflüge zurück. Welchen Anteil daran Bedienstete der Hessischen Landesverwaltung auf Dienstreisen haben, wird von der Fraport AG nicht erhoben.

Im Jahr 2018 konnte der Frankfurter Flughafen mit 69.514.414 Passagieren noch einen neuen Rekord erzielen. In den ersten neun Monaten des Jahres 2019 erreichte das Passagieraufkommen am Flughafen Frankfurt mit 54,2 Millionen Fluggästen einen Zuwachs von 2,3 Prozent. Jedoch verlangsamte sich die Dynamik zuletzt merklich. Verantwortlich war vor allem der Nachfragerückgang im Inlandverkehr (-5,4 Prozent)<sup>1</sup>. Der Anteil an Inlandsflügen liegt in FRA bei 14,4 Prozent und hat sich seit der Jahrtausendwende - bei steigender Sitzplatzauslastung - nahezu halbiert<sup>2</sup>.

Sicherlich ließen sich durch die Verlagerung von Verkehren auf die Bahn noch weitere Reduzierungen erreichen. In der Vergangenheit wurde bereits viel innerdeutscher Verkehr auf Bahn und Bus verlagert, und in der Folge wurden dann auch innerdeutsche Flugstrecken eingestellt. Eine erfolgreiche Verlagerung hat immer dann stattgefunden, wenn ein attraktives Angebot bestand, die entsprechende Infrastruktur vorhanden war und der Unterschied in der Reisezeit bei Bahn im Vergleich zum Flug kleiner als drei Stunden war. Die deutsche Luftverkehrsindustrie will den innerdeutschen Luftverkehr weiter verstärkt auf Bahn und Bus verlagern: Dazu bieten die Airlines ihren Kunden bereits im Buchungsprozess die Bahnreise als alternativen Zubringer für ihre internationalen Flüge an. Wo mittels attraktiver Schnellbahnverbindungen die Kunden überwiegend

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> <u>Quelle</u>: Flughafen Frankfurt "Monatsbericht zur Verkehrsentwicklung mit 9-Monats-Kommentierung" vom September 2019

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Quelle: Deutsche Flugsicherung "Luftverkehr in Deutschland - Mobilitätsbericht 2018"

auf eine attraktive Verbindung mit der Bahn umsteigen, wird auch der Luftverkehr, wie zum Beispiel zuletzt auf der Strecke Berlin-Nürnberg, eingestellt<sup>3</sup>.

Insbesondere am Frankfurter Flughafen sind die Bedingungen für die Verlagerung auf die Schiene grundsätzlich gut. Durch unsere Infrastruktur sind wir hervorragend an das Regional- und Fernverkehrsnetz der Bahn angebunden. Damit sind wir beim Thema Intermodalität, also der Vernetzung verschiedener Verkehrsträger, Vorreiter in Deutschland und bieten so ideale Möglichkeiten dafür, innerdeutsche Zuliefererflüge überflüssig zu machen. Die Entscheidung über die Wahl des Verkehrsmittels hat letztendlich aber der Passagier und wir unterstützen diese Wahlfreiheit und sind gegen Flugverbote.

Gerne möchten wir darauf verweisen, dass wir uns schon vor Jahrzehnten ehrgeizige Klimaziele gesteckt haben. Inzwischen haben wir einiges erreicht: Im Jahr 2000 hatten wir als Fraport AG am Standort Frankfurt rund 300.000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Aktuell sind wir bei rund 190.000 Tonnen im Jahr. Bis 2030 wollen wir weiter reduzieren auf 80.000 Tonnen. Und bis 2050 möchten wir CO<sub>2</sub>-neutral sein. Zusammenfassend lässt sich also sagen: Es ist uns gelungen, das das Wachstum des Flughafens von den CO<sub>2</sub>-Emissionen zu entkoppeln – und das trotz neuer Infrastruktur wie der Landebahn Nordwest oder dem neuen Flugsteig A-Plus.

Wir setzen dabei an mehreren Ebenen an: Wir reduzieren die Emissionen direkt an der Quelle, wo dies möglich ist. So stellen wir unsere Anlagen – zum Beispiel für Lüftung und Klimatisierung der Terminals – konsequent auf eine energieeffiziente Technik um. In den Terminals, auf dem Vorfeld und in den übrigen Gebäuden tauschen wir nach und nach die herkömmlichen Leuchten gegen LED-Leuchten aus. Unseren Fuhrpark stellen wir schrittweise auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben auf Basis erneuerbarer Energien um. Und wir werden auch neue Wege gehen: Wir wollen selbst emissionsfreien Strom erzeugen und damit schrittweise die Eigenversorgung am Standort Frankfurt mit emissionsfreiem Strom erreichen.

Darüber hinaus ist der Luftverkehr der bisher einzige Industriesektor, der sich im Rahmen des Klimaschutzinstruments CORSIA zu CO<sub>2</sub>-neutralem Wachstum verpflichtet hat. Gerade die Entwicklung synthetischer Kraftstoffe bietet hier ein großes Potential, um perspektivisch CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen zu ermöglichen.

Sie sehen, dass sich Wachstum und Nachhaltigkeit nicht ausschließen. Flugverbote, und wenn auch nur für Angehörige der Hessischen Landesverwaltung, wie sie im vorliegenden Gesetzentwurf gefordert werden, lehnen wir als Fraport AG ab. Andere Wege, wie die Luftfahrtbranche klimaneutral werden kann, habe ich in diesem Schreiben aufgezeigt.

Mit freundlichen Grüßen

Alexandra Zimpelmann

Leiterin politische Kommunikation, Sponsoring und regionale Förderung

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Quelle: BDL-Erklärung "Wie wir morgen fliegen wollen: verantwortungsbewusst und nachhaltig" vom 2. August 2019



Dr. Klaus Vornhusen Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen

Deutsche Bahn AG • Weilburger Straße 22 • 60326 Frankfurt am Main

Herrn Christian Heinz Mitglied des Hessischen Landtags Vorsitzender des Innenausschusses Schlossplatz 1 - 3 65183 Wiesbaden

c/o E.Jager@ltg.hessen.de C.Lingelbach@ltg.hessen.de

05.12.2019

Gesetzentwurf zur Beschränkung von Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes Ihre Bitte um Stellungnahme vom 29.10.2019

Sehr geehrter Herr Heinz,

Sie hatten mit E-Mail vom 29. Oktober an Herrn Jens-Oliver Voß, Leiter Kommunikation Eisenbahn in Deutschland, die Deutsche Bahn um schriftliche Stellungnahme zu einem Gesetzentwurf zur Beschränkung von Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengessetzes gebeten. Gern kommen wir dieser Bitte nach.

Vorausgeschickt, dass es unserem Unternehmen nicht zusteht, diesen Entwurf zu beurteilen, möchten wir jedoch darauf verweisen, dass zum einen der Hessische Landtag selbst und zum anderen aber viele Ministerien, Landesämter und Behörden des Landes Hessen registrierte Kunden im Geschäftskundenprogramm "bahn.business" der Deutschen Bahn sind. Über dieses Programm können jederzeit durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ministerien und Behörden des Landes Hessen attraktive Verbindungen auf der Schiene genutzt werden.

Sollte es Interesse seitens weiterer Ministerien, Landesämter und Behörden des Landes Hessen an dem Geschäftskundenprogramm "bahn.business" der Deutschen Bahn geben, so können sich diese jederzeit auf der Internetseite der Deutschen Bahn unter www.bahn.de/bahn-business umfassend informieren und anmelden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Klaus Vornhusen

Deutsche Bahn AG Konzernbevollmächtigter für das Land Hessen Weilburger Straße 22 60326 Frankfurt am Main

Tel: 069 265 24 700 Fax: 069 265 24 709 klaus.vornhusen@deutschebahn.com www.deutschebahn.com S-Bahn: S3, S4, S5, S6, S-Bf Frankfurt Galluswarte Straßenbahn: 11, 21, Hst. S-Bf Galluswarte



Stellungnahme von Fridays for Future Hessen bezüglich des Gesetzesentwurfs "Hessisches Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes" der Fraktion DIE LINKE

Sehr geehrte Mandatsträger\*innen,

zu Beginn möchten wir festhalten, dass wir die Problemanalyse des Gesetzesentwurfs in Bezug auf die Klimaschädlichkeit von Inlandsflügen ausdrücklich teilen. Auch das Ziel des Landes Hessen, eine Vorreiterrolle einzunehmen, ist aus unserer Sicht längst überfällig.

Es ist wohl offensichtlich, dass sich eine erfolgreiche Umsetzung der Gesetzesänderung grundsätzlich positiv auf die hessische Klimabilanz auswirkt. Vor dem Hintergrund der bundesweiten Grundsatzentscheidung, dass Fliegen endlich seinen realen Preis erhalten muss, sehen wir es außerdem als absolut notwendig für die Hessische Landesregierung an, Subventionen fürs Fliegen schnellstmöglich und vollständig abzubauen.

Vor allem die aus dem Gesetz folgende Signalwirkung ist bitter nötig, wenn man als Landesregierung Klimaschutz mit den Bürger\*innen machen möchte. Es erscheint paradox, dass Landesbedienstete, als besondere Vorreiter\*innen in gesamtgesellschaftlichen Fragen, kostenlos Inlandflüge buchen können.

Wir möchten aber auch klarstellen, dass aus unserer Sicht ein solches Gesetz erst seine volle Wirkung erzielt, wenn gleichermaßen das Bus- und Bahnnetz grundlegend erneuert und ausgebaut wird und Ticketpreise gesenkt werden.

Uns ist bewusst, dass eine solche Regelung zu relativen Mehrbelastungen für den hessischen Landeshaushalt und für bestimmte Berufsgruppen führen wird. Vor allem, wenn die persönliche Präsenz an vielen Orten in kurzer Zeit notwendig ist. Dies rechtfertigt aber in keinster Weise eine finanzielle Förderung des klimaschädlichsten Fortbewegungsmittels.

Zuletzt lässt sich sagen, dass Hessen sich mit Verabschieden eines solchen Gesetzes endlich offen zur Reduktion des innerdeutschen Flugverkehrs bekennt. Dieses Gesetz muss zusätzlich den Startpunkt für den schnellen und konsequenten Abbau aller Fossilförderungen auf Landesebene markieren.

Mit klimafreundlichen Grüßen

Fridays for Future Hessen



dbb Hessen · Europa-Allee 103 · 60486 Frankfurt a. M.

Herrn Vorsitzenden des Innenausschusses Christian Heinz, MdL Hessischer Landtag Schlossplatz 1 - 3 65183 Wiesbaden

per Mail an c.lingelbach@ltg.hessen.de e.jager@ltg.hessen.de

11. Dez. 2019

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE für ein Hessisches Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes -Drucks. 20/1229-

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der dbb Hessen befürwortet selbstverständlich alle sinnvollen Maßnahmen zur Schonung der Umwelt und des Klimas.

Die grundsätzliche Bevorzugung der Bahn als <u>das</u> Verkehrsmittel für Inlandsstrecken halten wir für sinnvoll. Dazu gehört aber zwingend eine Verbesserung der Bedingungen für Bahnreisen. Das bedeutet, dass die Bahn nicht mehr nur sicher, sondern auch wieder zuverlässig und pünktlich fahren muss.

Wir lehnen Dienstreisen über kurze Strecken per Flugzeug (bspw. von Frankfurt nach Karlsruhe, Stuttgart, Köln, Nürnberg, Erfurt...) grundsätzlich ab, weil diese Strecken mit der Bahn in ähnlicher Zeit bewältigt werden können, wenn man die Zubringerzeiten zum Flughafen, Zeiten für die Sicherheitskontrollen, das Ein- und Ausstiegs- sowie das Start- und Landeprozedere in Anrechnung bringt. Hinzu kommt, dass sich die Bahnhöfe in aller Regel im Zentrum befinden, während Flughäfen naturgemäß außerhalb liegen.

Bei Dienstreisen über größere Entfernungen (klassisch Frankfurt – Berlin), muss eine differenziertere Betrachtung angestellt werden.

#### dbb beamtenbund und tarifunion - Landesbund Hessen e.V.

Wenn man bspw. eine Präsenzzeit eines Bediensteten aus Rhein-Main bei einem Termin in Berlin von 11:00 h bis 15:00 h annimmt, dann kann bei der Wahl des Verkehrsmittels "Flugzeug" unter relativ störungsfreien Umständen unterstellt werden, dass das Verlassen der Privatwohnung ab ca. 06:00 h und die Rückkehr zu Hause bis ca. 20:00 h durchaus realistisch sind.

Bei diesem Beispiel wäre keine Übernachtung in Berlin erforderlich (kein zusätzlicher CO2-Ausstoß), der ÖPNV in Berlin würde tendenziell weniger in Anspruch genommen werden (weniger CO2-Ausstoß) und der betroffene Bedienstete könnte am nächsten Tag zu einer relativ üblichen Zeit wieder am Arbeitsplatz zur Verfügung stehen.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels "Bahn" für die gleiche Dienstreise müsste ein Bediensteter entweder schon am Vorabend anreisen, oder erst am Folgetag zurückreisen. Denn selbst mit einer überschaubaren Zubringer-/Rückbringerzeit zum/vom Hbf. Ffm ergibt sich für die einfache Strecke eine Reisezeit von rd. vier bis fünf Stunden nach Berlin. Dies unterstellt, würde eine reine Reisezeit von ca. acht bis zehn Stunden am fraglichen Arbeitstag bei der Wahl des Verkehrsmittels "Bahn" für die Hin- und Rückreise entstehen. Rd. vier Stunden Präsenzzeit in Verbindung mit rd. acht bis zehn Stunden Reisezeit ergäben einen Arbeitstag von rd. 12 bis 14 Stunden bei der Wahl des Verkehrsmittels "Bahn".

Das wiederum würde dazu führen, dass der betroffene Bedienstete am Vortag oder am nächsten Arbeitstag nicht (jedenfalls nicht zu einer üblichen Zeit) zur Verfügung stehen könnte. Außerdem wäre die Vereinbarkeit von Beruf und Familie weniger gegeben.

Bei einer ganztägigen Präsenzpflicht in Berlin würde sich diese Betrachtungsweise natürlich verändern.

Es muss also der Einzelfall betrachtet werden, weshalb wir die bisherigen Bestimmungen des Hessischen Reisekostengesetzes (HRKG) für ausreichend halten.

Das mit dem Gesetzentwurf wohl gemeinte Bemühen, die Umwelt und das Klima zu entlasten, teilen wir aber uneingeschränkt.

Hierfür bedarf es aber eines ganzheitlichen Ansatzes, bei dem eine Fülle von gesetzgeberischen und Vorbild-Maßnahmen auf den Weg gebracht bzw. von Hessen ausgehend initiiert werden könnten.

So müsste bspw. Folgendes geregelt und könnte Folgendes getan werden:

- nachhaltige Investitionen nicht nur in die Infrastruktur und die Technik, sondern auch in das Personal des Bahn- und des öffentlichen Nahverkehrs insgesamt
- entschlossene Veränderung der Preisgestaltung und Besteuerung von Flügen, Kerosin und Bahnreisen
- konsequente F\u00f6rderung und Weiterentwicklung des Potenzials des Diesel-Motors
- konsequente Förderung und Weiterentwicklung des Brennstoffzellenantriebs
- ungeschönte und politisch neutrale Betrachtung unterschiedlicher Antriebssysteme hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit bei einer langjährigen Alltagsnutzung

- ungefärbter Vergleich zwischen Diesel-, Benzin-, Gas-, Brennstoffzellen- und Elektroantrieben
- generell zielgerichtetere Förderung wirklich umweltschonender Antriebe im echten Dauer-Praxisbetrieb
- keine unkontrollierte Förderung bzw. Subventionierung bspw. von Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen (die als Flottenfahrzeuge kaum oder gar nicht den Elektroantrieb nutzen, stattdessen hohe Verbräuche von Superbenzin verursachen)
- strenge Vorgaben für die Anbieter von Ladestationen für Elektrofahrzeuge zur Vereinheitlichung der Infrastruktur (nicht zahlreiche unterschiedliche Systeme, die die Verbraucher abschrecken)
- keine Verherrlichung der Elektromobilität, sondern nüchterne Betrachtung der sehr eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten einschließlich einer wirklichen Umweltbilanz (woher kommt der Strom, woher der Rohstoff für die Batterie, wie wird er gewonnen, wie lange hält die Batterie, vor allem bei häufigem Schnellladebetrieb, wie wird sie entsorgt...???)
- deutlich h\u00f6here Besteuerung von Fahrzeugen, die bei der Produktion, dem Betrieb und der sp\u00e4teren Entsorgung die Umwelt in besonders hohem Ma\u00dfe sch\u00e4digen
- als Vorbildfunktion Verzicht der Politik auf Dienstwagen der absoluten Luxusklasse mit sehr verbrauchsintensiven Motoren
- Verbot reiner "Spielzeuge" wie bspw. der "E-Scooter", die die Probleme des innerstädtischen Individualverkehrs nicht ansatzweise lösen, gefährlich sind, nicht umweltfreundlich sind und die Verwaltung völlig überflüssig belasten
- Beendung der Überlegungen zu sog. "Lufttaxis", für die das zuvor gesagte in gleicher Weise gilt
- Verbot für Anbieter wie Amazon oder Zalando, Rücksendungen bestellter Artikel in unbegrenzter Zahl kostenfrei anzubieten
- Einfluss auf die Preisgestaltung bei Transportunternehmen, damit der Warentransport nicht weiterhin so günstig ist, dass ein hoher Anteil überflüssiger Lkw-Fahrten und vor allem Lkw-Leer-Fahrten sich lohnt
- usw. usw.

Bei der vorstehenden Aufzählung haben wir versucht, uns auf verkehrspolitische Aspekte zu beschränken, denn darauf zielen die Regelungen des HRKG ja ab. Es geht darum, wie wir "von A nach B kommen".

Eigentlich müsste man sogar erheblich weiter ausholen, was aber den üblichen Rahmen einer Stellungnahme zu einem Gesetzentwurf im hessischen Parlament sprengen würde.

Wir wollen mit unserer Stellungnahme deutlich machen, dass wir das grundsätzliche Bemühen des Gesetzentwurfs zur Schonung von Umwelt und Klima teilen, dass wir ein absolutes Verbot von Dienstreisen mit Flugzeugen unter Hinweis auf die vorstehenden Ausführungen nicht für sachgerecht halten, dass wir aber eine Fülle von anderen Maßnahmen und Korrekturen zur Schonung von Umwelt und Klima für überfällig erachten.

Wir sind der Überzeugung, dass eine sinnvolle und auf breite Akzeptanz stoßende Umweltpolitik zuerst da ansetzen muss, wo die Umwelt durch überflüssige Dinge belastet wird.

4

Es gibt eine Fülle weiterer Themen, die unsere Umwelt belasten, die aber bei einem Verzicht darauf unsere Lebensqualität nicht entscheidend mindern.

Zuletzt sollten rigide Maßnahmen zur Schonung der Umwelt ansetzen bei den Dingen, die für die arbeitenden Menschen insgesamt, aber auch im öffentlichen Dienst, für das Funktionieren der staatlichen Institutionen und unserer Daseinsvorsorge, dringend notwendig sind. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist bspw. das tägliche Erreichen des Arbeitsplatzes mit einem verbrauchsgünstigen, langlebigen Euro-5-Diesel-Privat-Pkw, der erst vor wenigen Jahren mit gutem Gewissen gekauft wurde.

Angesichts schon verhängter und weiter drohender Fahrverbote für solche Fahrzeuge in unseren Innenstädten sollte die Politik dafür sorgen, dass die Beschäftigten in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst, die in großer Zahl in die hessischen Städte pendeln, nicht alleine gelassen werden, wenn sie ihr Fahrzeug nicht mehr nutzen können und deshalb mit hohem Wertverlust vorzeitig veräußern müssen.

Und die Politik sollte verhindern, dass die Fahrzeugbesitzer vom Staat gezwungen werden, ein sog. "Software-Update" oder eine Nachrüstung vorzunehmen, damit die Fahrzeuge nicht ihre Betriebserlaubnis verlieren, auf die Gefahr hin, dass vorzeitige Schäden drohen, der Verbrauch steigt und Leistung und Zuverlässigkeit sinken.

Denn dieselben Fahrzeuge, die bei uns vorzeitig veräußert werden, werden in unseren Nachbarstaaten noch Jahre weiter betrieben, was wiederum einem ganzheitlichen Ansatz erheblich entgegensteht.

Gesetzgeberische Maßnahmen sollten aber vordringlich einen ganzheitlichen Ansatz verfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Hein Column

Landesvorsitzender



Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Aviation Center Airportring, 60546 Frankfurt/Main, Germany

Hessischer Landtag Frau Claudia Lingelbach Geschäftsführung Innenausschuss des Hessischen Landtags Postfach 32 40 65022 Wiesbaden

13.12.2019

Per E-Mail: C.Lingelbach@ltg.hessen.de; E.Jager@ltg.hessen.de

Schriftliche Anhörung

Gesetzentwurf Fraktion DIE LINKE Hessisches Gesetz für ein Gesetz zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes

Drucks.20/1229 -

Sehr geehrte Frau Lingelbach,

die Deutsche Lufthansa AG nimmt im Rahmen der schriftlichen Anhörung zu dem von der Fraktion DIE LINKE eingebrachten Gesetzesentwurf vom 17.09.2019 zur Beschränkung von dienstlichen Kurzstreckenflügen im Rahmen des Hessischen Reisekostengesetzes nachfolgend Stellung.

#### 1. Innerdeutscher Luftverkehr

Insgesamt traten im Jahr 2017 rund 24 Millionen Menschen einen innerdeutschen Flug an. Rund 68 Prozent nutzten den reinen Stadt-Stadt-Verkehr, 32 Prozent waren internationale Umsteiger. Das Flugangebot auf innerdeutschen Verbindungen wächst seit vielen Jahren nur moderat. Seit 2004 konnte die Anzahl der innerdeutschen Flüge um 22 Prozent reduziert werden.

Bahn- und Flugverkehr ergänzen sich je nach Reisezeit und Distanz: Während bei einer Reisezeit von bis zu vier Stunden die Bahn gewählt wird, verlagert sich die Nachfrage bei Reisezeiten ab vier Stunden bzw. bei einer Distanz von rund 500 Kilometern oder mehr auf das Flugzeug. Entscheidungskriterien für die Wahl zwischen Bahn und Flugzeug sind die Reisezeit sowie die Anschlussverlässlichkeit, die Anbindung des Flughafens und der Gepäcktransport. Forderungen nach einer Verlagerung des Kurzstreckenflugverkehrs auf die Bahn berücksichtigen jedoch nicht, dass das erhöhte Transportaufkommen von der Bahn derzeit kapazitativ nicht bewältigt werden könnte.



Im innerdeutschen Luftverkehr geht es nicht nur um die Anbindung der wichtigen deutschen Wirtschaftszentren wie Frankfurt, München, Hamburg, Berlin. Kurzstreckenflüge bzw. innerdeutsche Flüge übernehmen im Streckennetz der Lufthansa eine wichtige Zubringerfunktion für die internationalen Drehkreuze Frankfurt und München. Das ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll, denn so werden Flugzeuge optimal ausgelastet und auch periphere Regionen an das internationale Verkehrsnetz angebunden.

#### 2. Fluglärm Rhein-Main Region

Die Aussage, dass Kurzstreckenflüge erheblich zur Verlärmung einer ganzen Region beitragen, teilen wir nicht. So setzt die Deutsche Lufthansa AG auf den innerdeutschen Strecken ab Frankfurt zu 79 Prozent Flugzeuge der A320-Familie ein. Sämtliche Flugzeuge dieser Familie sind mit geräuschmindernden Wirbelgeneratoren ausgestattet. Im Anflugbereich von rund 17 Kilometern vor dem Aufsatzpunkt verringert sich hierdurch der Schallpegel um bis zu vier Dezibel deutlich hörbar im Vergleich zu Flugzeugen ohne Wirbelgenerator.

Die hochmodernen Flugzeuge des Typs Airbus A320neo und A321neo weisen nochmals einen bis zu um 50 Prozent kleineren Lärmteppich als die klassischen Maschinen dieses Typs auf. Dabei wird der Startlärm auf das Flughafenareal begrenzt. Auf der Kurz- und Mittelstrecke ist der Airbus A320neo dank neuer Triebwerkstechnologie und einer verbesserten Aerodynamik das mit Abstand effizienteste und leiseste Flugzeug.

Im Zuge der Flottenmodernisierung der Lufthansa Langstreckenflotte werden auch in Frankfurt die modernsten und leisesten am Markt verfügbaren Flugzeuge stationiert werden wie die Boeing B787, B777-9 oder der Airbus A350.

Gerade in der Rhein-Main Region wurden in den vergangenen Jahren – und werden noch immer innovative Strategien und Konzepte im Bereich des Fluglärmschutzes entwickelt. Erst 2018 wurde ein neues Schallschutz-Paket vorgestellt und ein umfangreiches Konsultationsverfahren bei lärmverlagernden Maßnahmen durchgeführt (AMTIX Flugroute). Im Forum Flughafen und Region bringen die Experten der Lufthansa Group ihre Expertise ein, um weitere lärmreduzierende Maßnahmen für die Region zu entwickeln. Freiwillig hat sich die Luftverkehrswirtschaft zur Einführung einer Lärmobergrenze in Frankfurt (die auch im zweiten Jahr nach Einführung im Jahr 2017 deutlich unterschritten wird) und zur Einführung von Lärmpausen bereiterklärt. Diese werden seit ihrer Einführung im Mai 2016 auch regelmäßig eingehalten. Der Frankfurter Flughafen ist bei vielen Maßnahmen Vorreiter im Schallschutz. So ist Frankfurt der erste Hub-Flughafen in Europa, an dem seit Dezember 2018 GLS Präzisionsanflüge im unabhängigen Parallelanflugbetrieb genutzt werden können. Die GLS-Anflüge sind wie die ILS-Anflüge mit dem steileren Anflugwinkel von 3,2 Grad zu fliegen, was zur Lärmminderung beiträgt.

Städte und Kommunen in der Region werben zudem mit der Nähe zum Frankfurter Flughafen als Standortvorteil. Neue Siedlungsgebiete werden auch in Schutzzonen ausgewiesen (Beispiel Raunheim "Auf der Lache").



### 3. Ultrafeine Partikel (UFP)

Untersuchungen des HLNUG zeigen, dass in Abhängigkeit von der Windrichtung erhöhte Konzentrationen ultrafeiner Partikel im Flughafenumfeld gemessen wurden. Zur Gesamtthematik besteht jedoch noch weiterer Forschungsbedarf, wie die Expertenanhörung des Forums Flughafen und Region im August 2019 hervorgebracht hat. Die Stärkung der Forschung für Klima- und Lärmschutz im Luftverkehr ist bereits im hessischen Koalitionsvertrag verankert. Die Lufthansa Group unterstützt im Rahmen ihres Engagements im Forum Flughafen und Region die Forschung zu UFP.

### 4. CO<sub>2</sub>-Verringerung in der Lufthansa Group

Zu den CO2-Emissionen Deutschlands trägt der innerdeutsche Luftverkehr nur mit 0,31 Prozent bei. Hinzu kommt, dass der innereuropäische Luftverkehr vom EU-ETS erfasst ist, das eine rechtliche verbindliche Minderung der CO2-Emissionen festlegt. Somit erreicht der innereuropäische (und damit auch der innerdeutsche) Luftverkehr im Verbund mit den anderen ETS-Branchen die von der Politik vorgegebenen CO2-Minderungen garantiert. Ein Verzicht auf Inlandsflüge hätte daher keinen zusätzlichen Klimaschutzeffekt.

Der größte Hebel um CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr zu reduzieren ist der Einsatz hoch effizienter, treibstoffsparsamer Flugzeuge. Mit jeder neuen Flugzeuggeneration sinkt der Kerosinbedarf um 25 Prozent. Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich Milliardenbeträge in immer sparsamere Flugzeuge. So werden zum Beispiel vierstrahlige durch moderne zweistrahlige Langstreckenflugzeuge ersetzt. In den nächsten Jahren geht der Lufthansa Group durchschnittlich alle zwei Wochen ein neues Flugzeug zu.

Mittelfristig muss eine Harmonisierung des europäischen Luftraums erreicht werden, der in seiner Fragmentierung für zehn Prozent vermeidbarer CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich ist.

Langfristig sind nachhaltige alternative Kraftstoffe ein wichtiger Baustein, um die Emissionen in der Luftfahrt unmittelbar zu neutralisieren. Die Lufthansa Group hat Anfang 2019 gemeinsam mit der Raffinerie Heide in Hamburg eine Absichtserklärung zur Produktion und Abnahme synthetischen Kerosins aus regional erzeugter Windenergie unterzeichnet. Um alternative Kraftstoffe zur Marktreife weiterzuentwickeln bedarf es jedoch auch der politischen Unterstützung aus allen Fraktionen, auf Bundes- und auf Landesebene.

Fluggäste von Austrian Airlines, Lufthansa, SWISS und Eurowings können ihre individuellen, durch einen Flug verursachten ausgleichen. Jeder Fluggast kann über einen Emissionsrechner seinen tatsächlichen  $\rm CO_2$ -Ausstoß für die jeweilige Strecke ermitteln und diesen freiwillig kompensieren. Dabei haben Reisende die Wahl, ob sie ein zertifiziertes Klimaschutzprojekt unterstützen oder den Mehrpreis für den Einsatz von Sustainable Aviation Fuels zahlen möchten.

Mit dem Fahrplanwechsel der Deutschen Bahn Mitte Dezember wird das intermodale Streckenangebot Lufthansa Express Rail deutlich erweitert: Vom Kölner Hauptbahnhof werden dann pro Woche 119 Lufthansa Express Züge zum Frankfurter Flughafen fahren, statt bisher 77. Das Angebot auf der Strecke von und nach Düsseldorf wird auf 105 ICE-Züge verdoppelt und Kunden aus Stuttgart können künftig wöchentlich 77 Verbindungen nutzen. Ab und nach Aachen



und Ulm fahren dann 42 bzw. 49 Express Rail Züge pro Woche. Damit verstärkt Lufthansa die Anbindung der Flughäfen an das ICE-Netz und setzt zudem auf eine effiziente und nachhaltige Vernetzung der Verkehrsträger.

Vor dem hier dargestellten Hintergrund sehen wir zusammenfassend keine Grundlage für das vorgetragene Gesetzesänderungsvorhaben.

Die Lufthansa Group steht den Damen und Herren Abgeordneten des Hessischen Landtags für weitere Fragen zum Thema Klima- und Schallschutz im Luftverkehr jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Lufthansa AG

Abdullah Sert

Director Regional Affairs