

Absender:

**Fraktion BIBS im Rat der Stadt**

**23-22007**

Anfrage (öffentlich)

Betreff:

## **Eine Frage der Transparenz: Privatjetflüge vom Braunschweiger Flughafen**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

26.08.2023

Beratungsfolge:

Ausschuss für Finanzen, Personal und Digitalisierung (zur Beantwortung)

07.09.2023

Status

Ö

### **Sachverhalt:**

Die Braunschweiger Zeitung berichtet, dass immer mehr Privatjetflüge in Deutschland stattfinden. So stieg 2022 die Anzahl der Privatflüge im Gegensatz zum Vorjahr sogar um die Hälfte an - mit weitreichenden Folgen für die Umwelt. So ist die Pro-Kopf-Emission bei solchen Flügen 5- bis 14-fach höher als die Emission bei kommerziellen Flügen und 50-fach so hoch wie bei einer Zugreise.<sup>1</sup>

Die Niederlande ziehen aus der weltweit steigenden Zahl von Privatjetflügen und damit steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen ihre Konsequenz. Ab 2025/26 sollen alle privaten Flüge vom Flughafen Amsterdam verboten werden.<sup>2</sup>

In Niedersachsen sind Privatjets jedoch nach wie vor willkommen. So erklärte ein Sprecher der Stadt Braunschweig in Reaktion auf die Forderungen der Grünen Jugend unlängst, dass eine Einschränkung des Flughafens „für die Stadt Braunschweig nicht infrage“ komme. Vor allem die zahlreichen Geschäftsreiseflüge von VW und weiterer Unternehmen seien für diese Entscheidung ausschlaggebend. Auch die Städte Wolfsburg und Hannover äußerten sich ähnlich ablehnend zur Forderung nach einem Flugverbot von privaten Jets.<sup>3</sup> Angesichts des ambitionierten Klimaziels der Stadt Braunschweig, bis 2030 treibhausgasneutral zu werden, muss hier ein Umdenken erfolgen.

Dabei fliegen in Deutschland nur circa 25 Prozent der privaten Jet-Flüge mehr als 500 Kilometer pro Strecke. 60 Prozent der Flüge legen sogar nicht mehr als 300 Kilometer zurück.<sup>4</sup> Eine Distanz also, die bequem, schnell und einfach mit dem Zug absolviert werden könnte. Die Braunschweiger Zeitung berichtet, dass im vergangenen Jahr 2202 Privatjets vom Flughafen Braunschweig-Wolfsburg gestartet sind. Offen bleibt, wie viele dieser Flüge (ausgenommen z.B. Ambulanz- oder Rettungsflüge) tatsächlich Strecken geflogen sind, die nicht auf Schienen zurückgelegt hätten werden können.<sup>5</sup>

Ein wichtiger Schritt zur Senkung der Privatjetflüge wäre eine bundes- oder sogar EU-weite Regulierung über Maßnahmen wie eine höhere Besteuerung, höhere CO<sub>2</sub>-Abgaben und die Einführung der Kerosinsteuer auf ausnahmslos alle Privatflüge, die nicht unter die Kategorie Spezial- oder Ambulanzflug fallen.

Doch auch auf kommunaler Ebene kann die Stadt Braunschweig etwas tun, um besonders Kurz- und Ultrakurzflüge in privaten Eigentümer\*innen- und Geschäftsreiseflugzeugen zu minimieren. Dafür ist maximale Transparenz notwendig. Zahlen über absolvierte Flüge und Landungen, über die jeweils zurückgelegten Strecken und die Anzahl der beförderten Personen müssen dafür veröffentlicht werden. Auch die im Zusammenhang mit den Flügen entstandenen Emissionen müssen dargelegt werden. Die Offenlegung der klimatischen Auswirkungen solcher Flüge könnte zum Umdenken der beteiligten Akteure führen und wäre

ein wichtiges erstes Signal für die Reduzierung des Flugverkehrs.

Die Stadt Braunschweig subventioniert den Flughafen noch bis Ende dieses Jahres, dann sollen nach einem Ratsbeschluss aus dem Jahr 2016 die Zuschüsse auf null heruntergefahren werden. Jetzt ist also die richtige Zeit, um bekannt zu geben, welche Akteure den Flughafen zu welchen Zwecken nutzen und wie sich die Privatflug-Zahlen in den vergangenen Jahren verändert haben.

Daher fragen wir:

1. Wem gehören die privaten Flugzeuge (ausgenommen Ambulanz- und Spezialflüge), Eigentümer\*innenflugzeuge und Geschäftsreiseflugzeuge, die vom Flughafen Braunschweig starten und landen?
2. Wie viele Abflüge und Landungen von privaten Jets (aufgeschlüsselt nach privaten Flügen, Eigentümer\*innen-, Business-, Trainings-, Rettungs-, Bundeswehr-, Forschungs-, Delegationsflügen u.A.) fanden in den vergangenen fünf Jahren, inklusive 2023, jeweils statt?
3. Wie stellt die Verwaltung sicher, dass die Subventionierung des Flughafens bis 2024 wie beschlossen ausläuft und gleichzeitig das hohe Niveau an umweltschädlichen Flügen mit privaten, Eigentümer\*innen- und Geschäftsreisemaschinen gesenkt wird, um den Privatflugverkehr zu minimieren?

<sup>1</sup> vgl. Dittrich, Olivia (24.08.23): Wie umweltschädlich sind Privatflüge?, in Braunschweiger Zeitung 24.08.23 [entnommen am 24.08.23].

<sup>2</sup> vgl. Deutschlandfunk Online (04.04.23): Flughafen Amsterdam verbannt Privat- und Nachtflüge, <https://www.deutschlandfunk.de/flughafen-amsterdam-verbannt-privat-und-nachtfluege-100.html> [entnommen am 24.08.23].

<sup>3</sup> Doecke, Karl (28.07.23): Privatjets an Flughäfen in Niedersachsen willkommen - Land lehnt Verbot ab, in: Hannoversche Allgemeine Zeitung online, <https://www.haz.de/der-norden/privatjets-an-flughaeften-in-niedersachsen-willkommen-land-lehnt-verbot-ab-KDTRV2Q72JG6TJSDWX5SANPASU.html> [entnommen am 24.08.23].

<sup>4</sup> vgl. Focus Online (22.04.23): Privatjets verbieten? Es gibt bessere Alternativen, [https://www.focus.de/earth/leben/privatjets-verbieten-es-gibt-bessere-alternativen\\_id\\_191443534.html](https://www.focus.de/earth/leben/privatjets-verbieten-es-gibt-bessere-alternativen_id_191443534.html) [entnommen am 24.08.23].

<sup>5</sup> vgl. Schmitz, Hannah (24.08.23): Zum Mittagsessen fliegen? Braunschweiger Politiker rudert zurück, in Braunschweiger Zeitung 24.08.23, S. 8.

**Anlagen:**  
keine