



Herrn



HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

Ref-LF16@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Umweltinformationsgesetz des Bundes (UIG) – Informationsfreiheitsgesetz des Bundes (IFG) – Bescheid

Bezug: Ihr Antrag vom 10.06.2021, hier eingegangen am 11.06.2021
Aktenzeichen: Z26/286.2/1-915 IFG
Datum: Bonn, 09.07.2021
Seite 1 von 4

Sehr geehrter Herr



mit E-Mail vom 10.06.2021 beantragen Sie nach dem Informationsfreiheitsgesetz des Bundes (IFG), dem Umweltinformationsgesetz (UIG) und dem Verbraucherinformationsgesetz (VIG) Zugang zu folgenden Informationen:

„Innovationen, die das Fliegen sauberer machen“

Bezugnehmend auf Ihren Antrag teile ich Ihnen nach dem UIG / IFG Folgendes mit:

1. Ihrem Antrag wird stattgegeben.
2. Der Bescheid ergeht auslagen- und gebührenfrei.

Zu 1.

Die Informationen entnehmen Sie bitte den folgenden Antworten.

Sie führen ein:

„Herr Scheuer twitterte just, dass die CDU und CSU »das Fliegen mit klimafreundlichen (...) Innovationen sauberer machen« möchte. Sicherlich handelt es sich dabei zwar nicht um ein Statement des Bun-



Seite 2 von 4

desministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, da Herr Scheuer aber der Bundesverkehrsminister und mögliche Beeinflussung durch das Ministerium sicher nicht abwegig ist, stellt sich mir die Frage, wie Herr Scheuer zu solchen Aussagen inspiriert wird. Denn einerseits ist es natürlich möglich, davon zu sprechen, man wolle etwas sauberer machen. Doch es ist zu fragen, wieviel sauberer denn das Fliegen werden kann. Abseits von der Produktion der Treibstoffe, die sicher möglich, wenngleich ineffizient, ist, beträgt der Einfluss der CO₂-Emissionen lediglich etwa ein Drittel der Gesamtemissionen des Flugverkehrs, wie eine Studie nahelegt. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1352231020305689>)

Ihre Frage:

a) Sind dem Bundesministerium Innovationen bekannt, die in der Lage sind, diesen 2/3 Ausstoß zu verhindern? Wenn ja, welche sind das?

Antwort:

Ja. Die nachhaltige Ausgestaltung der Mobilität gehört zu den zentralen Aufgaben der Luftfahrtpolitik. Das BMVI ergreift und unterstützt zahlreiche Initiativen und Maßnahmen, um Innovationen zu fördern und damit Emissionen und die Klimawirkung des Luftverkehrs zu verringern. Neben operationellen und mittel- bis langfristigen technologischen Maßnahmen, wie elektrisches und hybrid-elektrisches Fliegen, der Einsatz von Brennstoffzellen und die Verwendung von Wasserstoff, bieten die Verwendung nachhaltiger erneuerbarer und insbesondere strombasierter Kraftstoffe nach dem Power-to-Liquid-Verfahren (PtL) sowie marktbasierende Maßnahmen für den Klimaschutz schon kurz- bis mittelfristig die Möglichkeit, die Emissionen des Luftverkehrs zu begrenzen. Das BMVI fördert die Produktion und Verwendung nachhaltiger erneuerbarer Flugkraftstoffe aus Mitteln des Energie- und Klimafonds und der Nationalen Wasserstoffstrategie, welche einen positiven Effekt hinsichtlich der Klimawirkung des Luftverkehrs haben, auch bezüglich der Nicht-CO₂-Effekte.

Auf der Nationalen Luftfahrtkonferenz am 18.06.2021 hat das BMVI konkrete Maßnahmen bezüglich Klimaschutz und Luftverkehr diskutiert und mit den teilnehmenden Akteuren in einer Gemeinsamen Erklärung vereinbart (www.bmvi.de/gemeinsame-erklaerung-nlk2021). Mit Bezug zu Ihrem Antrag verweise ich insbesondere auf Teil II der Erklärung.



Seite 3 von 4

Ihre Fragen:

- b) Ist dem Bundesministerium bekannt, dass der Einfluss der CO₂-Emissionen nur etwa ein Drittel der Gesamtemissionen sind?
- c) Hat das Bundesministerium hierzu (b) konträre Informationen, die anderes nahelegen?

Antwort:

Untersuchungen zur Klimawirksamkeit des Luftverkehrs und dem Verhältnis CO₂- zu Nicht-CO₂-Emissionen sind dem BMVI bekannt. Die Europäische Kommission hat bei der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit eine aktualisierte Analyse der Nicht-CO₂-Effekte aus dem Luftverkehr in Auftrag gegeben. Diese Analyse wird begrüßt (https://ec.europa.eu/clima/news/updated-analysis-non-co2-effects-aviation_en). Darin werden die Nicht-CO₂-Klimaeffekte von Luftverkehrstätigkeiten als insgesamt mindestens genauso groß wie die CO₂ Auswirkungen eingeschätzt. Weitere aktuelle Forschungen (inklusive der in Ihrer Einführung verwiesene Artikel) gehen von einem mittleren Klimawirkungsverhältnis von CO₂ zu Nicht-CO₂-Effekten in Höhe von mindestens 1:2 aus.

Die genannten Analysen bestätigen, wie wichtig die Berücksichtigung von Nicht-CO₂-Klimaeffekten von Luftverkehrstätigkeiten ist, wobei die damit verbundenen Unsicherheiten zu beachten sind. Es bedarf weiterer Forschungsaktivitäten bezüglich Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs auf das Klima.

Ihre Frage:

- d) Gibt es dem Bundesministerium vorliegende Informationen, die nahelegen, dass der Flugverkehr, der durch Deutschland verursacht wird, in den nächsten zwei Jahrzehnten durch vollständig treibhausneutrale Infrastruktur kompensiert werden kann?

Antwort:

Mit oben genannten Maßnahmen wird intensiv daran gearbeitet, die Emissionen und die Klimawirkung des Luftverkehrs zu verringern. CO₂-neutrales und nachhaltiges Fliegen ist das langfristige Ziel.

Zu 2.

Für die Erteilung dieser einfachen Auskünfte werden keine Gebühren



Seite 4 von 4

gemäß § 12 Absatz 1 Satz 2 UIG bzw. § 10 Absatz 1 Satz 2 IFG erhoben.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Referat LF16

Hinweis zum Datenschutz:

Die von Ihnen übermittelten personenbezogenen Daten wurden bzw. werden zwecks Kontaktaufnahme und Bearbeitung Ihres Anliegens verarbeitet. Welche Daten zu welchem Zweck und auf welcher Grundlage verarbeitet werden, hängt von Ihrem Anliegen und den konkreten Umständen ab. Weitere Informationen hierzu und über Ihre Rechte als Betroffener finden Sie in unserer Datenschutzerklärung unter <https://www.bmvi.de/DE/Meta/Datenschutz/datenschutz.html>.