

Stellungnahme zum Antrag

Die Linke-Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2022/0924**

Verantwortlich: **Dez. 1**

Dienststelle: **BTG**

Land- und Startverbot für Privatflugzeuge am Baden Airport durchsetzen

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Hauptausschuss	11.10.2022	6		x

Kurzfassung

Die angefragten Zahlen zu sogenannten Privatflügen sind nicht verfügbar, da die Flughäfen in der Bundesrepublik Deutschland bei der Erfassung der Flüge generell nicht nach Privatflügen differenzieren.

Der Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden hat, wie jeder andere Verkehrsflughafen und Verkehrslandeplatz, eine Betriebsgenehmigung, die auch eine öffentliche Betriebs- und Andienungspflicht einschließt. Ein Start- und Landeverbot für rechtlich zulässige Flüge ist nicht möglich.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:		Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:	
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates		Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema:	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input checked="" type="checkbox"/>	abgestimmt mit BTG	

Ergänzende Erläuterungen

Die Verwaltung stellt dar, wie viele Landungen bzw. Starts von Privatflügen am Baden Airport pro Jahr erfolgen. Wir bitten um die Zahlen für die zurückliegenden 5 Jahre.

Die Flughäfen in der Bundesrepublik differenzieren bei der Erfassung der Flüge generell nicht nach Privatflügen. Erfasst und an das Statistische Bundesamt gemeldet werden die Flugbewegungen und Passagierzahlen getrennt nach Flugarten (gewerblich/kommerziell und nichtgewerblich/nicht kommerziell) sowie nach Flugzeuggrößenklassen.

Unter gewerblicher Luftfahrt werden Flüge zur Beförderung von Personen, Fracht und Post gegen Entgelt sowie die gewerblichen Schulflüge und Arbeitsflüge erfasst. Dazu gehören auch Flüge im sogenannten Linien-, Pauschalflugreise-, Taxi-, Tramp- und Anforderungsverkehr.

Als nichtgewerbliche Flüge gelten Flüge im Werkverkehr, Überführungsflüge, nichtgewerbliche Schulflüge, Sportflüge und Flüge von Staatsluftfahrzeugen. Bei Werkflügen wird firmeneigenes Fluggerät genutzt, um einer Geschäftstätigkeit an einem anderen Ort nachzukommen.

Neben der offiziellen Untergliederung der zivilen Luftfahrt nach Verkehrszwecken ist auch eine Untergliederung nach Nutzern theoretisch möglich. Eine Erfassung nach Nutzern ist aber kaum machbar und erfolgt durch die Flughäfen nicht.

Der Fokus liegt hierbei neben dem Linienflugangebot an dezentralen Flughäfen und Flugplätzen insbesondere auf dem Bereich des nicht planmäßigen Verkehrs. Dieser kann im Grunde analog zum PKW-Verkehr in die beiden großen Teilbereiche des Geschäftsreiseverkehrs und des Privatreiseverkehrs untergliedert werden.

Im geschäftlichen Bereich finden wir die Nutzer des „klassischen Geschäftsreiseverkehrs“, also Fluggäste, die zu Geschäftsterminen reisen, aber auch Flüge im Rahmen von Wartungsereignissen oder Überführungs- bzw. Positionierungsflüge. Ein wichtiger Teil dieses Bereiches ist die große Gruppe der medizinischen Flüge, was primäre Rettungsflüge, Patientenverlegungen oder Organtransporte sein können.

Der Teil der Allgemeinen Luftfahrt mit privaten Nutzern ist zum einen im Wesentlichen der private Reiseverkehr und der große Bereich der Schulflüge zur Pilotenausbildung und zur Lizenzerhaltung. Auch hier sind in der Nutzerstruktur wieder starke Ähnlichkeiten zum PKW-Verkehr auszumachen – zum einen die Freizeitfahrten und zum anderen die Fahrten der Fahrschulen.

Die Stadt Karlsruhe bringt als Anteilseignerin am Baden Airport die Forderung für ein Start- und Landeverbot für Privatflüge (Flugzeuge und Helikopter) in die entsprechenden Gremien ein und wirkt auf dessen Umsetzung hin.

Ein Start- oder Landeverbot für eine nicht zu eruierende Art der Nutzung ist auf Grund der fehlenden Rechts- und Datengrundlage nicht möglich. Der Flughafen Karlsruhe / Baden-Baden hat überdies, wie jeder andere Verkehrsflughafen und Verkehrslandeplatz, eine Betriebsgenehmigung, die auch eine öffentliche Betriebs- und Andienungspflicht einschließt.

Im Übrigen können die im Antrag angeführten CO₂-Beispiele für die Einzelnutzung großer Stahlflugzeuge ungefähr nachvollzogen werden. Allerdings ist der überwiegende Teil der geschätzten vermuteten privaten Nutzung von Luftfahrzeugen nicht im angeführten Segment des Tramp- und Anforderungsverkehrs oder Taxifluges tätig. Dieses Segment wird überwiegend vom Geschäftsreiseverkehr dominiert, während die private Nutzung überwiegend mit Ultraleicht- und

Kleinflugzeugen (Schulflüge, Sport- und Vereinsflüge) erfolgt. Hier sind die CO₂-Emissionen der 4- oder 6-Zylinder Motoren mit 80-200 PS deutlich geringer und eher mit PKW-Motoren zu vergleichen.