

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Wagner, Markus Tressel, Stefan Schmidt, Kai Gehring, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Bundes für die Luftfahrt

CDU, CSU und SPD haben im Koalitionsvertrag (Seiten 80 bis 81, 120) angekündigt, den Umwelt- und Nachhaltigkeitsbezug des Luftfahrtforschungsprogramms (LUFO) auszubauen und zusätzliche Mittel für die Erforschung und Entwicklung lärmarmen Technologien und emissionsarmer Flugzeuge bereitzustellen. In erster Linie bekennen sich die Regierungsfractionen (Koalitionsvertrag, Seiten 13, 58, 80 bis 81) jedoch zu einer allgemeinen Stärkung und Förderung der Luftverkehrsindustrie und -wirtschaft in Deutschland.

Die Forschungs- und Entwicklungsausgaben des Bundes für die Luftfahrt sind erheblich. So entfällt im aktuellen Bundeshaushalt (Kapitel 0901) der größte Ausgabenschwerpunkt im Bereich Innovation, Technologie und Neue Mobilität des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie mit 1,78 Mrd. Euro auf die Luft- und Raumfahrt. Weitere Forschungs- und Entwicklungsausgaben für die Luftfahrt sind für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Kapitel 1205, Titel 544 01), für das Bundesministerium für Bildung und Forschung (im Rahmen der Helmholtz-Gemeinschaft, Kapitel 3004, Titelgruppe 70) und die Bundesschuld (Kapitel 3208, Titel 871 01) verzeichnet.

Die Fragesteller wollen sich Klarheit darüber verschaffen, welcher Anteil dieser Ausgaben konkret der Emissions- und Lärminderung im Luftverkehr dient und welche Erfolge dabei mit welchem Aufwand erzielt werden.

Der aktuelle Luftfahrt-Umweltbericht der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA, Kurzfassung: www.easa.europa.eu/eaer/system/files/usr_uploaded/219473_EAER_EXECUTIVE_SUMMARY_DE.pdf) vom Januar 2019 kommt zu dem Schluss, dass alle bisherigen Maßnahmen, einschließlich der technischen Neuerungen, nicht ausreichen, um mit dem starken Verkehrswachstum im Luftverkehr Schritt zu halten, was zu einer weiteren Zunahme der Umweltauswirkungen führt. Der geschäftsführende Direktor der an der Erstellung des Berichts beteiligten Umweltagentur der Europäischen Union (European Environment Agency, EEA), Hans Bruyninckx, hält es daher für notwendig, dass konsequente politische Maßnahmen zusätzlich einen „grundlegenden Wandel“ im Verbraucherverhalten fördern (https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2019-01-24-aviation-environmental-report_en). Nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller sind neben Fortschritten in der Forschung eine Verkehrsverlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsträger, allen voran die Bahn, und Verkehrsvermeidung erforderlich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit, dass alle ergriffenen Maßnahmen zur Emissions- und Lärm-minderung, einschließlich der technischen Neuerungen, nicht ausreichen, um mit dem starken Verkehrswachstum im Luftverkehr Schritt zu halten, was zu einer weiteren Zunahme der Umweltauswirkungen führt?
 - a) Falls ja, welche zusätzlichen Maßnahmen leitet die Bundesregierung bis wann und mit welchem konkreten Ziel ein, um Abhilfe zu schaffen?
 - b) Falls nein, aus welchen Gründen kommt die Bundesregierung zu einer anderen Auffassung?
2. Teilt die Bundesregierung die oben genannte Auffassung der Umweltagentur der Europäischen Union, dass konsequente politische Maßnahmen einen „grundlegenden Wandel“ im Verbraucherverhalten fördern müssen, um die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf Klima und Gesundheit zu ver-ringern?
 - a) Falls ja, welche zusätzlichen Maßnahmen leitet die Bundesregierung in diesem Sinne bis wann und mit welchem konkreten Ziel ein, um Abhilfe zu schaffen?
 - b) Falls nein, aus welchen Gründen kommt die Bundesregierung zu einer anderen Auffassung?
3. An welchen Stellen, durch welche Projekte und mit welchen konkreten Zie-len wurde das Luftfahrtforschungsprogramm LUFO entsprechend der An-kündigung des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD zugunsten des Umwelt- und Nachhaltigkeitsbezugs ausgebaut, und mit welchen Beträ-gen ist dieser Ausbau finanziell unterlegt?
4. Welche zusätzlichen Mittel stellt die Bundesregierung entsprechend der An-kündigung des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD konkret für die Erforschung und Entwicklung lärmarmer Technologien und emissions-arter Flugzeuge bereit, welche Projekte werden damit finanziert, und wel-che konkreten Ziele bis wann verfolgt?
5. Welcher Anteil der 1,77 Mrd. Euro aus dem Etat des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie im Bereich Innovation, Technologie und Neue Mobilität (Bundeshaushalt, Kapitel 0901) entfällt auf die Entwicklung von Technologien und Programmen zur Verbesserung der Umwelt- und Klimabilanz (einschließlich Lärm) der Luftfahrt?
 - a) Um welche Projekte handelt es sich dabei, und welche konkreten Ziele sollen bis wann mit welchem finanziellen Aufwand erreicht werden?
 - b) Welche Beträge wurden in den vergangenen zehn Jahren im Bereich In-novation, Technologie und Neuen Mobilität für die Entwicklung von Technologien und Programmen zur Verbesserung der Umwelt- und Klimabilanz (einschließlich Lärm) der Luftfahrt verausgabt, was genau war das Ziel dabei, welche Ergebnisse wurden erzielt, und was ist in die praktische Umsetzung gegangen (bitte nach Jahren und Projekten auf-schlüsseln)?

6. Welcher Anteil der Ausgaben des Bundesverkehrsministeriums für Forschung, Untersuchungen und Ähnliches im Bereich der Luft- und Raumfahrt (Bundeshaushalt, Kapitel 1205, Titel 544 01) dient unmittelbar der Entwicklung von Projekten und Programmen zur Verminderung des Fluglärms?
 - a) Welche Projekte werden mit welchen Beträgen gefördert, und welche konkreten Ziele sollen bis wann erreicht werden?
 - b) Welche Projekte wurden mit welchen konkreten Zielen unter Aufwendung welcher Beträge in den vergangenen zehn Jahren im Bereich des Bundesverkehrsministeriums konkret zur Verminderung des Fluglärms vorangetrieben, welche Ergebnisse wurden erzielt, und was ging in die praktische Umsetzung (bitte nach Jahren und Projekten aufschlüsseln)?
7. Welche Helmholtz-Zentren widmen sich derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung der Erforschung von Luftfahrtthemen mit dem konkreten Ziel, die Umwelt- und Klimabilanz (einschließlich Lärm) der Luftfahrt zu verbessern (Bundeshaushalt Kapitel 3004, Titelgruppe 70)?
 - a) Welche Ziele sollen mit den einzelnen Projekten bis wann und mit welchem finanziellen Aufwand erreicht werden (bitte für die Projekte einzeln aufschlüsseln)?
 - b) Welche Projekte wurden wo und mit welchem finanziellen Aufwand in den vergangenen zehn Jahren mit welchem Ergebnis vorangetrieben, und was ging in die konkrete Umsetzung (bitte nach Jahren und Projekten aufschlüsseln)?
8. Welche Forschungsvorhaben im Luftfahrtbereich wurden durch die Bundesregierung darüber hinaus an außeruniversitären Forschungseinrichtungen seit 2009 mit dem konkreten Ziel, die Umwelt- und Klimabilanz (einschließlich Lärm) der Luftfahrt zu verbessern, gefördert (bitte nach Projekten mit Angabe des Titels, der Zielsetzung, Laufzeiten, des Finanzumfangs und ggf. der Ergebnisse aufschlüsseln)?
9. Wie hoch ist der Betrag, der 2019 aus dem Etat des Bundesministeriums für Bildung und Forschung zur Gewährleistung für Darlehen zur Finanzierung von Entwicklungskosten eines zivilen Luftfahrzeugs in Anspruch genommen wird, und um welches Luftfahrzeug handelt es sich dabei (Bundeshaushalt Kapitel 3208, Titel 871 01)?
 - a) Wurden in den vorangegangenen zehn Jahren weitere Gewährleistungen für Darlehen zur Entwicklung von zivilen Luftfahrzeugen in Anspruch genommen?
 - b) Wenn ja, in welcher Höhe, und zur Entwicklung welcher Luftfahrzeuge (bitte nach Jahren und Luftfahrzeugen aufschlüsseln)?
 - c) Welche konkreten Verbesserungen erbringen diese von der Bundesregierung geförderten Luftfahrzeuge im Hinblick auf die Umwelt- und Klimabilanz (einschließlich Lärm, bitte im Detail ausführen)?

Berlin, den 14. Mai 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

