



**An den ersten stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats  
der Flughafen Stuttgart GmbH  
Herrn Oberbürgermeister  
Fritz Kuhn  
Marktplatz 1  
70173 Stuttgart**

**Betrifft: Schubumkehr statt Wachstumsschub!**

Stuttgart, 03.01.2019

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Kuhn,

der Flughafen Stuttgart hat in den letzten Wochen Schlagzeilen in den Medien des Landes produziert, deren Anlass wir sehr kritisch sehen:

Zum einen ist der Presse zu entnehmen, dass der Flughafen Stuttgart auch 2018 wieder einen neuen Passagierrekord erreicht hat. Es ist von 11,7 Millionen Passagieren die Rede. Das würde einem Wachstum von gut sieben Prozent gegenüber dem Vorjahr entsprechen.

Zum anderen wird für die Zukunft mit einem weiteren Wachstum der Passagierzahlen geplant, auch, weil die Fluggesellschaft Laudamotion im Jahr 2019 ihren Flugbetrieb in beträchtlichem Umfang ausweiten will. Laut Stuttgarter Zeitung vom 16.10.2018 will das Tochterunternehmen von Ryanair bis Oktober dieses Jahres von Stuttgart aus 17 zusätzliche Flugziele anbieten. Das Ticketangebot allein dieser Fluggesellschaft soll dadurch von 200.000 auf etwa 900.000 ausgeweitet werden. Am 12.12.2018 in der Presse zu lesen, dass ein Teil dieser Ausweitung sogar schon auf Ende Februar vorgezogen werden soll. Das lässt das Angebot nochmals um 55.000 Tickets steigen.

Anhand dieser Zahlen haben wir folgende Überschlagsrechnung angestellt: Geht man von einer durchschnittlichen Auslastung der Flugzeuge von 75% aus, würde allein die Angebotsausweitung von Laudamotion zu über 560.000 zusätzlichen Passagieren im Jahr 2019 führen. Allein dadurch würden die Passagierzahlen am Stuttgarter Flughafen im nächsten Jahr um weitere knapp fünf Prozent steigen.

Dieses Wachstum entspricht offenbar der Strategie der Geschäftsführung des Stuttgarter Flughafens. So wird die Co-Geschäftsführerin Dr. Arina Freitag am 05.12.2018 in der Stuttgarter Zeitung mit den Worten zitiert: „Wir müssen ein Wachstumsflughafen sein“.

Ein solcher Wachstumsschub beim Fliegen ist aber aus Sicht der unterzeichnenden Umweltverbände mit dem Ziel, die Erderwärmung gemäß dem Pariser Klimavertrag auf ein erträgliches Maß zu begrenzen, nicht vereinbar. Seit langem ist bekannt, dass Fliegen die bei weitem klimaschädlichste Art der Fortbewegung ist. Das Umweltbundesamt gibt den CO<sub>2</sub>-Äquivalenzausstoß bei Flügen pro Passagier mit 201 g/km an (s. u.), während die Bahn im Fernverkehr nur auf 36 g/km pro Fahrgast kommt. Fliegen ist demnach etwa fünfmal so

klimaschädlich als die gleiche Strecke mit der Bahn zu fahren. Ein Flug hin und zurück nach Venedig verursacht laut Rechner der gemeinnützigen Organisation Atmosfair in der Economy-Class pro Passagier eine Erderwärmung, die der Wirkung von 170 kg CO<sub>2</sub> entspricht, ein Flug nach Kopenhagen 400 kg und ein Flug nach Malaga über 600 kg. Diese drei Städte stehen beispielhaft für die Ziele, die zukünftig mit Laudamotion angefliegen werden können. Nimmt man, grob geschätzt, einen durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Äquivalente-Ausstoß pro Flugpassagier bei den neuen Laudamotion-Flügen (pro Richtung) von 200 kg an, so dürfte allein die Entscheidung, Laudamotion die zusätzlichen Start- und Landrechte einzuräumen, einen zusätzlichen Beitrag zur Erderwärmung verursachen, der dem Ausstoß von 112.000 t CO<sub>2</sub> entspricht.

Diese Zahlen müssen natürlich eingeordnet werden:

Will man gemäß den Pariser Klimazielen die Erderwärmung auf deutlich unter 2°C begrenzen, um die schlimmsten Klimaschäden zu verhindern, steht pro Mensch ein Budget für seine ganze Lebenszeit von weniger als 100 t CO<sub>2</sub> und wenig an anderen Treibhausgasen zur Verfügung. In Deutschland stoßen wir pro Mensch *jährlich* im Durchschnitt 10 t CO<sub>2</sub> aus.

Anders als beim Verkehr am Erdboden sehen wir in der Luft auch in fernerer Zukunft keine klimafreundlichen Möglichkeiten des Transports von Menschenmassen.

Wir vom Klima- und Umweltbündnis Stuttgart (KUS), vom VCD Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Stuttgart und der Schutzgemeinschaft Filder bitten Sie deshalb um die Beantwortung folgender Fragen:

- 1.) Wie verträgt es sich mit den Zielen eines grünen kommunalen Spitzenpolitikers, wie mit den völkerrechtlich verbindlichen Klimazielen von Paris, dass die Geschäftsführung des Stuttgarter Flughafens weiterhin auf Wachstum in den Passagierzahlen beim klimaschädlichen Luftverkehr setzt?
- 2.) Wer aus dem Aufsichtsrat hat der Ausweitung von Start- und Landrechten an die Fluggesellschaft Laudamotion zugestimmt?
- 3.) Rechtfertigen die Ausweitung des Flugangebots und die dahinterstehende Wachstumsstrategie des Flughafens und dessen Gewinnstreben den zusätzlichen Beitrag zur Erderwärmung, der allein bei der Ausweitung des Flugangebots durch Laudamotion auf über 100.000 t CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Jahr geschätzt wird?
- 4.) Wurde bei dieser Entscheidung zwischen dem Anspruch unbegrenzter individueller Mobilität und der Gewinnerwartung eines Wirtschaftsbetriebs einerseits und den Menschenrechten auf Leben und Freiheit (Art. 3), Eigentum (Art. 17), Wohlfahrt (Art. 25) gemäß der allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der UN abgewogen? Diese Menschenrechte werden von einem ungebremst voranschreitenden Klimawandel mit immer mehr Extremwetterereignissen, einem drastischen Meeresspiegelanstieg etc. massiv bedroht. Wurde §2.2 des Grundgesetzes beachtet: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.“
- 5.) Halten Sie klimaneutralen Luftverkehr in absehbarer Zeit in nennenswertem Umfang für möglich? Wenn ja: wie wird das umgesetzt? Wenn nein: Wie wollen Sie die Klimaschutzziele dann erreichen?
- 6.) Wie beurteilen Sie die Auswirkung der mit dem Wachstumsschub am Flughafen verbundenen zusätzlichen Emissionen von Lärm, Feinstaub, Ultrafeinstaub, Stickoxiden, etc. auf die Bewohner\*innen der angrenzenden Orte? Diese umfassen neben den Wirkungen der Flüge auch die Anfahrten – oft schon am frühen Morgen.
- 7.) Der angestrebte „Wachstumsflughafen“ wird in absehbarer Zeit auch baulich an seine Grenzen stoßen. Kann für die Zukunft ein Kapazitätsausbau des Stuttgarter Flughafens, insbesondere eine Erweiterung oder ein Neubau von Start- und Landebahnen, ausgeschlossen werden? Wie sehen Sie das als erster stellvertretender

Aufsichtsratsvorsitzender der Flughafengesellschaft Stuttgart, wie als grüner Oberbürgermeister?

- 8.) Sollte der Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Stuttgart nicht deutlich Grenzen des Wachstums bei den Fluggastzahlen und der Anzahl von Starts und Landungen vorgeben, die Passagierzahl zunächst auf dem derzeitigen Stand einfrieren und in den kommenden Jahren einen an den Erfordernissen des Klimaschutzes orientierten Schrumpfungskurs, eine „Schubumkehr“ einleiten?

Mit freundlichen Grüßen,  
Dieter Bareis, Christoph Link, Steffen Siegel

**Ansprechpartner:**

für das **KUS** (Klima- und Umweltbündnis Stuttgart): Dieter Bareis  
für den **VCD** (Verkehrsclub Deutschland) Kreisverband Stuttgart e.V.: Christoph Link  
für die **Schutzgemeinschaft Filder e.V.**: Steffen Siegel

**Links:**

- [www.kus-stuttgart.de](http://www.kus-stuttgart.de)
- [www.atmosfair.de](http://www.atmosfair.de)
- <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.fluggaeste-in-stuttgart-flughafen-vermeldet-neuen-rekord.dd15fd5b-69e0-4a88-aa5a-3e0f1c7c640f.html>
- <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.ausbau-am-flughafen-stuttgart-laudamotion-kuendigt-17-neue-flugziele-im-sommer-2019-an.19190ec4-acb8-42d2-a151-3a43a0d03281.html>
- <https://www.aero.de/news-30195/Laudamotion-baut-auch-Stuttgart-aus.html>
- [https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich\\_personenverkehr](https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr)

**Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr - Bezugsjahr 2017**

		Pkw	Reisebus <sup>1</sup>	Eisenbahn, Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Eisenbahn, Nahverkehr	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase <sup>2</sup>	g/Pkm	139	32	36 <sup>3</sup>	201 <sup>4</sup>	75	60	64
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,60	0,04	0,02	0,13	0,05	0,04	0,04
Flüchtige Kohlenwasserstoffe <sup>5</sup>	g/Pkm	0,14	0,01	0,00	0,04	0,03	0,01	0,00
Stickoxide	g/Pkm	0,34	0,17	0,04	0,51	0,28	0,18	0,06
Feinstaub <sup>6</sup>	g/Pkm	0,004	0,003	0,000	0,004	0,002	0,002	0,000
Auslastung		1,5 Pers./Pkw	60%	56%	82%	21%	27%	19%

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; l/100Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

Quelle: TREMOD 5.82

Umweltbundesamt 13.11.2018

<sup>1</sup> Die Kategorie „Reisebus“ umfasst Busse im Gelegenheitsverkehr (z.B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und Fernlinienbusse. Differenzierte Daten für diese beiden Unterkategorien stehen für das Jahr 2017 nicht zur Verfügung.

<sup>2</sup> CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> und N<sub>2</sub>O angegeben in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten

<sup>3</sup> Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezug basieren (siehe z.B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

<sup>4</sup> unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (EFW = Emission Weighting Factor = 2)

<sup>5</sup> ohne Methan

<sup>6</sup> ohne Abrieb