



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Bernhard Roos SPD**
vom 09.02.2015

Nachhaltige Verkehrsflughäfen in Bayern – wie grün sind die Airports München und Nürnberg?

Fliegen ist im Wettbewerb der Verkehrsträger – fraglos nicht nur in Anbetracht des CO₂-Ausstoßes – nicht gerade das umweltfreundlichste Mobilitätsmittel.

Dennoch gibt es eine Fülle von bisher schon vollzogener, noch in Planung befindlicher oder zukünftig denkbarer Maßnahmen, um den „Grünen Fußabdruck“ von Flughäfen noch überzeugender ausfallen zu lassen.

Deshalb frage ich die Staatsregierung:
(Bitte um getrennte Beantwortung für die Flughäfen München, Nürnberg und Memmingen.)

1. a) Welche Umweltmaßnahmenkataloge und Nachhaltigkeitsmanagementpläne der Flughäfen gibt es?
b) Seit wann?
c) Wie werden diese fortentwickelt?
2. Welche Beiträge liefern
a) die Flugzeugindustrie?
b) die Logistikbranche?
c) die Luftsicherung?
3. Nachdem grüne und nachhaltige Konzepte auch die Fairness gegenüber den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern an den Flughäfen beinhalten, frage ich die Staatsregierung, welche Fortschritte gegen prekäre Arbeitsverhältnisse wurden insoweit von 2004–2014 (oder in vergleichbaren Zeiträumen) erwirkt?
4. Gibt es Terminals, die den Flugpassagieren die Chance eröffnen, den CO₂-Fußabdruck des aktuellen Flugs durch Ausgleichsleistungen respektive Zahlungen zu kompensieren?
5. a) Wie weit ist die Weiterentwicklung der Flughäfen zu intermodalen Drehscheiben zwischen Flugzeug und Bahn (Bus, S-Bahn, Fernbus, Taxi und Individualverkehr) gediehen?
b) Wie hat sich der diesbezügliche Modal Split von 2004–2014 gestaltet?
c) Wie sehen die Prognosen aus?
6. Welche Rolle spielen die Energieversorgung und Energieeffizienz unter besonderer Berücksichtigung
a) des Anteils an erneuerbaren Energiequellen?
b) der Einsparung durch Dämmung?
c) der zu fördernden Elektromobilität?

7. a) Denkt die Staatsregierung an die Auslobung eines „Nachhaltigkeitspreises“ für die besten Ideen der Flughäfen pro ressourcenschonender Luftfahrt, etwa beim geringstmöglichen Einsatz umweltschädlicher Enteisungsmittel, am Boden und in der Luft?
- b) Ist eine Prüforganisation wie beispielsweise der TÜV in Deutschland und Bayern dazu prädestiniert, eine Reihung oder Ranking in Sachen Wettbewerb „umweltfreundlichster Flughafen“ durchzuführen?
- c) Hat die Staatsregierung den Fokus auf gewünschte Zielerreichungen für „Grüne Flughäfen“ analog Bayern barrierefrei 2023 gerichtet?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 06.05.2015

Die Schriftliche Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz sowie dem Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die Beantwortung dieser Schriftlichen Anfrage basiert auf Stellungnahmen der Flughafenbetreiber der Verkehrsflughäfen München, Nürnberg und Memmingen sowie der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

Auf Wunsch des Fragestellers erfolgt die Beantwortung getrennt nach den Flughäfen München, Nürnberg und Memmingen. Grundsätzlich ist anzumerken, dass zwar alle drei Flughäfen Verkehrsflughäfen im Sinne des § 38 Abs. 2 Nr. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sind, sich jedoch jeweils voneinander unterscheiden sowohl nach Art und Umfang des jeweiligen Flugbetriebes als auch nach Größe und Dimensionierung der jeweiligen Flughafenanlagen. Entsprechend differenziert stellt sich das spezifische Umwelt- und Nachhaltigkeitsengagement der drei Flughäfen dar.

Des Weiteren ist generell festzuhalten, dass das Gros an CO₂-Emissionen den Fluggesellschaften (Flügen) zuzuordnen ist und nicht den Flughafenbetreibern. Die Emissionen aus dem Luftverkehr lagen in Bayern im Jahr 2011 bei 4,414 Mio. t, davon 380.000 t nationaler Luftverkehr und 4,034 Mio. t internationaler Luftverkehr. Die energiebedingten CO₂-Emissionen in Bayern lagen bei 78,505 Mio. t (einschließlich Luftverkehr).

1. a) Welche Umweltmaßnahmenkataloge und Nachhaltigkeitsmanagementpläne der Flughäfen gibt es?

b) Seit wann?

c) Wie werden diese fortentwickelt?

Die Fragen 1 a bis 1 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs für jeden Flughafen zusammengefasst beantwortet.

Flughafen München

Die Flughafen München GmbH (FMG) verfügt über ein Umweltmanagement im Sinne von DIN EN ISO 14001 und der sog. EMAS-III-Verordnung 1221/2009, dessen Inhalte und Fortschritte jährlich in einer Umwelterklärung veröffentlicht werden. Die von der EMAS-III-Verordnung 1221/2009 geforderte Umwelterklärung wird von einem unabhängigen Umweltgutachter überprüft und bietet einen Überblick über die zahlreichen Umweltaktivitäten am Flughafen München. Sie ist im Internet unter <http://www.munich-airport.de/de/micro/newsroom/mediathek/pub/index.jsp> veröffentlicht. Darüber hinaus erstellt die FMG jährlich ein Nachhaltigkeitsprogramm, welches ebenfalls im Internet abrufbar ist (http://www.munich-airport.de/de/company/facts/programm/index.jsp?visit=visit_11388709).

Die FMG führte 2005 ein Umweltmanagement ein und erstellt seit 2005 jährlich eine Umwelterklärung. Der Nachhaltigkeitsbericht wird seit 2008 erstellt und ist seit 2010 zusammen mit dem Geschäftsbericht in einem integrierten Bericht vereint. Die Umwelterklärung und das Nachhaltigkeitsprogramm werden jährlich aktualisiert, eine Rezertifizierung nach der EMAS-III-Verordnung 1221/2009 und nach DIN EN ISO 14001 erfolgt alle drei Jahre.

Für den Zeitraum 2010 bis 2015 ist die FMG Mitglied des Umweltpaktes Bayern mit den Schwerpunktthemen Klima und Energie, nachhaltige Mobilität, Umwelttechnik und Ressourceneffizienz.

Flughafen Nürnberg

Die Flughafen Nürnberg GmbH (FNG) betreibt ein aktives Umweltengagement. Hierzu ist seit 2001 der Themenbereich Umwelt, der auch die ökologische Nachhaltigkeit beinhaltet, mit einem eigenständigen Bereich im Unternehmen verankert. Seit 2002 führt die FNG ein CO₂-Kataster zur Überwachung der CO₂-Emissionen. In 2009 wurden im Rahmen eines Energieeffizienzprojektes mehr als 20 Maßnahmen durch die FNG erarbeitet, die sukzessive umgesetzt werden, wobei die Maßnahmen mit den höchsten Einspareffekten bereits umgesetzt worden sind.

Flughafen Memmingen

Seit 2008 verfügt die Allgäu Airport GmbH über einen umfassenden und kontinuierlich aktualisierten Maßnahmenplan, der auf einen effizienten Energieeinsatz und schonende Verwendung von begrenzt verfügbaren Ressourcen abzielt. Die ökologischen Unternehmensziele werden jährlich neu definiert, wobei zur Erreichung der Ziele adäquate Maßnahmen und Projekte festgelegt werden.

2 Welche Beiträge liefern

a) die Flugzeugindustrie?

Beiträge der Flugzeugindustrie zu Umweltmaßnahmenkatalogen oder Nachhaltigkeitsmanagementplänen der Flughäfen sind der Staatsregierung nicht bekannt. Allerdings beteiligt sich die Flugzeugindustrie, oftmals in Zusammenarbeit mit Forschungsinstituten, an der aktuellen Erforschung und Identifizierung weiterer potenzieller Emissionsquellen von

Flugzeugen und erprobt konstruktive Möglichkeiten, um neben einer weiteren Lärminderung auch eine Effizienzsteigerung zu erzielen. Somit werden Energieeinspar- und Effizienzpotenziale identifiziert und Handlungsempfehlungen für die unterschiedlichen Akteure der Luftfahrt, also auch für Flughäfen, formuliert.

Neben operationellen Aspekten werden auch „grüne“ Technologien erforscht.

Auf europäischer Ebene ist beispielsweise die CleanSky 2 Initiative zu nennen, die innerhalb breit gefasster Grenzen Möglichkeiten, die Umweltverträglichkeit des Luftverkehrs zu verbessern, untersucht und ein Budget von 4 Mrd. Euro bereitstellt. Die Flugzeugindustrie wird einen Finanzierungsbeitrag während der Laufzeit der Initiative (2014–2017) leisten.

Der Bund fördert im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms die Luftfahrtbranche mit ca. 150 Mio. Euro pro Jahr. In der grundlagenorientierten Programmlinie „Ökoeffizientes Fliegen“ werden Initiativen und Vorhaben der Wissenschaft zur akademischen Erforschung von Technologien gefördert. Besondere Beachtung finden dabei Vorhaben mit großem und nachvollziehbarem Potenzial zur weiteren Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks und des Fluglärms. In der Programmlinie „Technologie“ werden innovative, umwelt- und ressourcenschonende sowie kosteneffiziente Fertigungs-, Wartungs- und Instandsetzungsprozesse untersucht.

In Bayern sind u.a. Forschungsprojekte am Ludwig-Bölkow-Campus in Ottobrunn zu nennen, die regenerative Flugkraftstoffe aus Algen und elektrische Antriebe untersuchen. Die Staatsregierung unterstützt den Ludwig-Bölkow-Campus mit 20 Mio. Euro Projektfördermitteln.

b) die Logistikbranche?

Beiträge der Logistikbranche zu Umweltmaßnahmenkatalogen oder Nachhaltigkeitsmanagementplänen der Flughäfen sind der Staatsregierung nicht bekannt.

c) die Luftsicherung?

Nach Mitteilung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wurden die An- und Abflugverfahren für die Flughäfen München, Nürnberg und Memmingen so in Kraft gesetzt, wie dies der Verordnungsgeber in § 27 a der Luftverkehrs-Ordnung vorgesehen hat. Für die Flughäfen München und Nürnberg sind Instrumentenanflugverfahren veröffentlicht, welche es den Besatzungen grundsätzlich ermöglichen, den Treibstoffverbrauch – und damit auch den Ausstoß von Kohlendioxid – zu verringern. Diese Verfahren können auch zu einer Reduzierung von Fluglärm beitragen.

3. Nachdem grüne und nachhaltige Konzepte auch die Fairness gegenüber den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern an den Flughäfen beinhalten, frage ich die Staatsregierung, welche Fortschritte gegen prekäre Arbeitsverhältnisse wurden insoweit von 2004–2014 (oder in vergleichbaren Zeiträumen) erwirkt?

Flughafen München

Neben der FMG und ihren Tochtergesellschaften sind rund 550 Unternehmen auf dem Flughafengelände angesiedelt. Die Gehaltsstrukturen des FMG-Konzerns sind an den jeweiligen Branchentarifen angelehnt.

Die von der FMG alle drei Jahre durchgeführte Arbeitsstättenerhebung (letzter Stichtag: 31. Dezember 2012) hat

ergeben, dass am Flughafen München 86 % aller Beschäftigten (2009: 86 %; 2006: 80 %) in sozialversicherungspflichtigen Arbeitsverhältnissen beschäftigt sind. Dies übertrifft den bayerischen und bundesdeutschen Durchschnitt, der bei jeweils rund 68 % (ebenso für 2009 und 2006) liegt, erheblich. Derzeit sind 5 % (2009: 5 %; 2006: 6 %) aller Arbeitnehmer geringfügig beschäftigt. Auch dies stellt sich wesentlich günstiger als der bayerische Durchschnitt von 14 % (2009: 14 %; 2006: 16 %) und der bundesdeutsche Durchschnitt von 15 % (2009: 15 %; 2006: 17 %) dar. An die insgesamt 32.250 (2009: 29.560; 2006: 27.400) auf dem Flughafengelände Beschäftigten wurden dabei Löhne und Gehälter in Höhe von 1,4 Mrd. € (2009: 1,1 Mrd. €; 2006: 0,9 Mrd. €) ausbezahlt, womit der Durchschnittslohn aller am Flughafen Beschäftigten um 10.000,- € über dem durchschnittlichen Verdienst, den das Statistische Bundesamt für den Dienstleistungsbereich in Deutschland ermittelt hat, liegt.

Flughafen Nürnberg

Die Mitarbeiter der FNG und deren Tochtergesellschaften werden nach TVÖD bzw. an diesen angelehnte Tarifverträge bezahlt. Auch bei der Auswahl von Dienstleistern und Unterauftragnehmern ist die Tarifbindung wesentlicher Bestandteil der Ausschreibungen.

Da eine Arbeitsstättenenerhebung für den Flughafen Nürnberg nicht existiert, können keine Aussagen zu den sonstigen am Flughafen Nürnberg tätigen Unternehmen und deren Beschäftigten getroffen werden.

Flughafen Memmingen

Die Allgäu Airport GmbH beschäftigt ihre Mitarbeiter grundsätzlich in unbefristeten Arbeitsverhältnissen. Zur Verwirklichung einer größtmöglichen Flexibilität, insbesondere zur Vereinbarung von Beruf und Familie, werden dabei maßgeschneiderte Teilzeitmodelle und geringfügige Beschäftigungsverhältnisse angeboten.

Da eine Arbeitsstättenenerhebung für den Flughafen Memmingen nicht existiert, können keine Aussagen zu den sonstigen am Flughafen Memmingen tätigen Unternehmen und deren Beschäftigten getroffen werden.

4. Gibt es Terminals, die den Flugpassagieren die Chance eröffnen, den CO₂-Fußabdruck des aktuellen Flugs durch Ausgleichsleistungen respektive Zahlungen zu kompensieren?

Flughafen München

Die FMG bietet eine Kompensation derzeit nicht direkt als Betreiber an. Es gibt jedoch mobile Lösungen externer Anbieter, die es Passagieren ermöglichen, ihren CO₂-Fußabdruck zu kompensieren.

Flughafen Nürnberg

Am Flughafen Nürnberg existiert diese Möglichkeit nicht.

Flughafen Memmingen

Am Flughafen Memmingen existiert diese Möglichkeit nicht.

5. a) Wie weit ist die Weiterentwicklung der Flughäfen zu intermodalen Drehscheiben zwischen Flugzeug und Bahn (Bus, S-Bahn, Fernbus, Taxi und Individualverkehr) gediehen?

b) Wie hat sich der diesbezügliche Modal Split von 2004–2014 gestaltet?

c) Wie sehen die Prognosen aus?

Die Fragen 5 a bis 5 c werden aufgrund des Sachzusammenhangs für jeden Flughafen zusammengefasst beantwortet.

Flughafen München

Die straßenseitige Anbindung des Flughafens München wurde in den letzten Jahren mit zahlreichen Projekten vorangetrieben. Im Bereich der Schienenanbindung ist der Flughafen München derzeit über die S-Bahnlinien S1 und S8 gut erreichbar. Im Rahmen des von der Staatsregierung beschlossenen Entwicklungskonzeptes für den Bahnknoten München wird die weitere Schienenanbindung des Flughafens München vorangetrieben. Dies betrifft zum einen unter Einbeziehung der 2. Stammstrecke eine schnelle Expressanbindung nach München und zum anderen die Anbindung Nordostbayerns über die Neufahrner Kurve (in Bau) sowie die Anbindung nach Osten (Lückenschluss Flughafen München – Erding) und an den Südosten Bayerns durch die Weiterführung zur Bahnlinie Mühldorf – Freilassing über die Walpertskirchener Spange. Langfristiges Ziel ist die Integration des Flughafens in das Schienenfernverkehrsnetz. Daneben engagiert sich der Flughafen München für weitere alternative Verkehrsangebote wie zum Beispiel Carsharing. Die Infrastruktur sowohl für Busanbindungen als auch den Pkw-Individualverkehr ist ebenfalls vorhanden. 2013 entfielen 36 % der An- und Abreisen auf den Pkw, 32 % auf den Schienenverkehr, 13 % auf Transferdienste, 12 % auf Taxi und 7 % auf Mietwagen. Der Modal Split ist unter Berücksichtigung einer Schwankungsbreite von weniger als +/- 2 % im Zeitraum von 2004 bis 2013 konstant geblieben, da schienenseitig keine Verbesserungen stattfanden. Untersuchungen zeigen, dass auf Grundlage des Konzeptes der Staatsregierung für den Bahnknoten München der bereits hohe Anteil der Schiene am Modal Split auf über 40 % bei der An- und Abreise gesteigert werden kann.

Flughafen Nürnberg

Aufgrund der guten Anbindung des Flughafens an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr hat der Anteil der mit der U-Bahn anreisenden Fluggäste von 2004 bis 2013 um 75 % zugenommen, der Anteil an den Fluggästen ist damit von 13 % auf 22 % gestiegen. Im gleichen Zeitraum ist der Anteil der mit dem Pkw anreisenden Fluggäste von 69 % auf 56 % gesunken. Mit der seit 1999 existierenden U-Bahn-Anbindung können die Fluggäste in nur 12 Minuten den Nürnberger Hauptbahnhof und in 25 bis 30 Minuten das Messezentrum erreichen. Ergänzt wird dieses Angebot durch mehrere Buslinien. Hier gibt es zusätzliche Erweiterungsplanungen, sobald die derzeit im Bau befindliche Erweiterung der dafür vorgesehenen Infrastruktur fertiggestellt ist. Seit 2013 fahren auch Fernbuslinien den Flughafen an.

Flughafen Memmingen

Der Flughafen Memmingen ist nicht direkt an das Schienennetz der Bahn angebunden, der nächstgelegene Bahnanschluss befindet sich in Memmingen. Über eine Busverbindung ist ein Anschluss an den ZOB Memmingen gewährleistet. Ferner wird der Flughafen mehrmals täglich von Fernbussen angefahren, die den Flughafen mit München, dem oberschwäbischen Raum und der Schweiz verbinden. Zur Entwicklung des Modal Split liegen keine validen Daten vor. Das Fernbusangebot soll in den kommenden Jahren jedoch weiter wachsen. Neue Verbindungen sind durch den Flughafen bereits angedacht und in Planung.

6. Welche Rolle spielen die Energieversorgung und Energieeffizienz unter besonderer Berücksichtigung

- a) des Anteils an erneuerbaren Energiequellen?
b) der Einsparung durch Dämmung?
c) der zu fördernden Elektromobilität?**

Die Fragen 6a bis 6c werden aufgrund des Sachzusammenhangs für jeden Flughafen gemeinsam beantwortet.

Flughafen München

Im Jahre 2008 hat der Flughafen München ein CO₂-neutrales Wachstum des Flughafens bis 2020 festgelegt. Durch gezielte Maßnahmen werden die Emissionen von Treibhausgasen, insbesondere von CO₂, im Bereich des Flughafens reduziert. Eine der größten Einzelbausteine der CO₂-Vermeidung ist der Eigenbetrieb einer Blockheizkraftanlage als Kraft-Wärme-Kälte-Kopplung. Dadurch können gegenüber dem alternativen Fremdbezug von Strom jährlich ca. 30.000 t CO₂ vermieden werden. Zusätzliche Wärme, die nicht selbst erzeugt werden kann, wird zu einem großen Teil über eine Fernwärmeleitung aus einem Biomasseheizkraftwerk bezogen. Der Einsatz von biogenen Treibstoffen und weiteren Bioenergieträgern am Flughafen München ist ein Leuchtturmprojekt der Staatsregierung im Rahmen des Klimaprogramms 2020.

Auf dem Dach des Terminals 2 befindet sich seit 2003 eine Photovoltaikanlage, die jährlich rund 450 Megawattstunden Strom in das öffentliche Netz einspeist. Daneben soll künftig der Bezug von Wasserkraftstrom forciert werden.

Im April 2009 hat der Flughafen beschlossen, dass alle Gebäudeneubauten rund 40 % weniger CO₂-Ausstoß verursachen sollen als bestehende Gebäude des gleichen Typs. Dieses Ziel gilt auch für den im Bau befindlichen Satelliten. Da die Energieeffizienz des Terminals nicht nur durch die Qualität der Wärmedämmung, sondern vor allem auch durch effiziente Raumluftechnik, energiesparende Beleuchtungstechnik, Fahrtreppen und Laufbänder etc. bestimmt ist, werden primär hierfür geeignete Maßnahmen ergriffen.

In den verschiedenen Parkbereichen der Parkhäuser werden derzeit insgesamt 16 Ladestationen für Elektrofahrzeuge angeboten. Momentan wird ein Geschäftsmodell entwickelt, um einem möglicherweise künftig höheren Bedarf gerecht werden zu können.

Im Bereich der Flugzeugabfertigungsdienste betreibt der Flughafen derzeit bei einem Gesamtbestand von 1.252 motorisch betriebenen Fahrzeugen und Abfertigungsgeräten 175 Fahrzeuge/Geräte mit reinem Elektroantrieb. Darüber hinaus werden 92 Gepäckschlepper als Hybridfahrzeuge (Diesel-elektrisch) betrieben, die innerhalb der Gepäckbereiche in den Terminals rein elektrisch fahren. Im Bereich der Serien-Pkws werden seit mehreren Jahren Langzeittests mit Hybrid- und Elektrofahrzeugen durchgeführt. Derzeit verfügt der Flughafen über drei reine Elektro-Pkws.

Im Bereich der Energieeffizienz und Einsparung von Beleuchtungsenergie stellt die FMG von konventioneller Beleuchtung auf LED-Technik um. Hierbei wird u. a. die Vorfeldbeleuchtung komplett auf LED-Technik umgerüstet.

Flughafen Nürnberg

Am Flughafen Nürnberg wird ein Teil der Gebäude aus einem benachbarten Hackschnitzelkraftwerk versorgt. Daneben ist auf einem Flugzeughangar eine Photovoltaikanlage installiert. Derzeit wird die Machbarkeit einer Blockheizkraftwerk-Lösung untersucht, die bei positivem Abschluss zeitnah mit einem Partner umgesetzt werden soll. Bei den am Flughafen Nürnberg eingesetzten Gepäckschleppern handelt es sich um Hybridfahrzeuge, die zum Teil elektrisch betrieben werden. Darüber hinaus wird geprüft, inwiefern weitere Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen können.

7. a) Denkt die Staatsregierung an die Auslobung eines „Nachhaltigkeitspreises“ für die besten Ideen der Flughäfen pro ressourcenschonender Luftfahrt, etwa beim geringstmöglichen Einsatz umweltschädlicher Enteisungsmittel, am Boden und in der Luft?

Es ist seitens der Staatsregierung nicht beabsichtigt, speziell Flughäfen für ihre Nachhaltigkeitsbemühungen und -ideen zu prämiieren. Unabhängig hiervon sind eigeninitiierte Aktivitäten der Flughafenbetreiber schon in ihrem eigenen Interesse begrüßenswert, insbesondere wenn sie sich von unabhängigen, fachlich kompetenten und anerkannten Gutachtern zertifizieren lassen.

b) Ist eine Prüforganisation wie beispielsweise der TÜV in Deutschland und Bayern dazu prädestiniert, eine Reihung oder Ranking in Sachen Wettbewerb „umweltfreundlichster Flughafen“ durchzuführen?

Der TÜV Süd bietet Dienstleistungen im Bereich „Nachhaltige Energieversorgung“, „Klimabilanz“ und „Klimaschutzprojekte“ an. Die Flughäfen Milan-Malpense und Milan-Linate werden vom TÜV Süd nach dem sog. Airport Carbon Accreditation Standard zertifiziert. Zudem unterstützt der TÜV Süd Flughafenbetreiber mit der Verifizierung der CO₂-Bestandsaufnahme, dem sog. Carbon Footprint.

c) Hat die Staatsregierung den Fokus auf gewünschte Zielerreichungen für „Grüne Flughäfen“ analog Bayern barrierefrei 2023 gerichtet?

Die Staatsregierung bekennt sich zu dem Ziel, die Energieeffizienz im Verkehr nachhaltig zu steigern. Der Ausstoß von Klimagasen soll wesentlich reduziert werden und gleichzeitig die Mobilität im Personen- und Güterverkehr gewahrt bleiben. Des Weiteren wird die Staatsregierung die Nutzung erneuerbarer Energien in Bayern weiter verstärken. Konkret messbare Ziele mit Blick auf „Grüne Flughäfen“ sind damit jedoch nicht verbunden.