PB.L-01-472

Kapitel 1: Lebensgrundlagen schützen

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

46. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz
11. - 13. Juni 2021

Antragsteller*in:	MV OV Bad Oldesloe
Beschlussdatum:	29.04.2021

Änderungsantrag zu PB.L-01

Von Zeile 471 bis 480:
Kerosinverbrauchs die klimaschädlichste Fortbewegungsart. Nach der Pandemie wollen wir kein Zurück zum ~~blinden Wachstum des Luftverkehrs, sondern diesen am Ziel der Klimaneutralität ausrichten. Kurzstreckenflüge wollen wir bis 2030 überflüssig machen, indem wir die Bahn massiv ausbauen. Die Zahl von Langstreckenflügen gilt es zu vermindern und das Fliegen gleichzeitig zu dekarbonisieren. Um Kerosin durch klimaneutrale Treibstoffe zu ersetzen, wollen wir die bestehende Beimischungsquote erhöhen und einen Anstiegspfad festschreiben. Den Aufbau von Produktionsanlagen und moderner Flugzeugtechnologie fördern wir. Umweltschädliche Subventionen im Flugverkehr sind abzubauen und Finanzhilfen für unwirtschaftliche Regionalflughäfen zu beenden.~~früheren Niveau des Flugverkehrs. Um Klimaneutralität zu erreichen, muss der Flugverkehr reduziert werden. Kurzstreckenflüge wollen wir bis 2030 überflüssig machen, unter anderem, indem wir die Bahn massiv ausbauen.
Die Zahl der durch öffentliche Gelder finanzierten Flüge im Rahmen von Dienstreisen soll drastisch reduziert werden. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass Video-Konferenzen eine gute Alternative zu Kurzstreckenflügen für eine dienstliche Besprechung sind.

Subventionen für den Flugverkehr möchten wir in Deutschland und Europa schnellstmöglich abbauen - das bisherige System der Steuerbefreiung im Flugverkehr ist nicht mit dem Ziel der Klimaneutralität vereinbar. Wir werden uns in Deutschland und international dafür einsetzen, dass Kerosin besteuert wird.
Weitere Anreize zur Reduzierung des Flugverkehrs möchten wir sozial gerecht gestalten. Vielflieger*innen, die die negativen Folgen ihres Lebensstils der Gesellschaft aufbürden, sollten stärker zur Kasse gebeten werden. Eine Möglichkeit ist eine personenbezogene Vielfliegerabgabe, die mit jeder zusätzlichen Flugreise ansteigt. Wer trotzdem viel fliegt, finanziert dadurch den Ausbau nachhaltiger Alternativen.

Um die Klimabilanz des Fliegens zu verbessern, fördern wir die Entwicklung neuer Flugzeugtechnologie, mit dem Ziel, Kerosin durch Antriebssysteme mit geringeren Emissionen zu ersetzen. Den Einsatz von Agrartreibstoffen möchten wir auf Rest- und Abfallstoffe beschränken. Der Anbau von Pflanzen für die Herstellung von Agrartreibstoffen darf nicht die Welternährungssituation und den Kampf um die begrenzte Ressource Land verschärfen.

Den Ausbau der Flughafeninfrastruktur und Finanzhilfen für unwirtschaftliche Regionalflughäfen möchten wir beenden. Neben einer Reduktion des Fluglärms durch weniger und bessere Flugzeuge braucht es ein echtes Nachtflugverbot.

Begründung

Kurzstreckenflüge überflüssig zu machen, indem lediglich die Bahnverbindungen ausgebaut werden, ist unrealistisch. Ein entscheidender Grund, weshalb (bis zum Beginn der Corona-Pandemie) zu viele Menschen zu oft Kurz- und Langstreckenflüge gebucht haben, ist die Tatsache, dass fliegen häufig billiger ist als Bahn fahren und dass fliegen auf vielen Strecken schneller ist - dies lässt sich auch durch einen Ausbau der Bahnverbindungen nicht grundsätzlich ändern.

Fliegen ist u.a. auf Grund umweltschädlicher Subventionen so günstig (Energiesteuer-Befreiung von Kerosin, Mehrwertsteuerfreie Auslandsflüge). Das Umweltbundesamt hat zum Beispiel für das Jahr 2012 berechnet, dass der Verzicht auf die Besteuerung von Kerosin allein für innerdeutsche Flüge zu Steuermindereinnahmen in Höhe von 500 Millionen Euro geführt hat. Bezogen auf den gesamten Inlands-Absatz an Kerosin hat die Energiesteuer-Befreiung von Kerosin zu Steuermindereinnahmen von mehr als 7 Milliarden Euro im Jahr 2012 geführt.

Zusätzlich zur Besteuerung von Kerosin können durch eine Vielfliegerabgabe Anreize gesetzt werden, auf besonders häufiges Fliegen zu verzichten. Diese Maßnahme ist sozial gerecht, weil Vielflieger*innen in Deutschland eine kleine Minderheit der Besserverdienenden sind, während etwa 90% der Weltbevölkerung noch nie in einem Flugzeug saß und auch in Deutschland sich die unteren Einkommensschichten viel seltener einen Flug leisten können. Gleichzeitig leiden hunderttausende Anwohner*innen unter der Belastung durch Lärm und Feinstaub durch Flughafenbetrieb und die weltweiten Folgen des Klimawandels betreffen insbesondere die Ärmsten.

Zum Thema der Klimaneutralität des Fliegens durch klimaneutrale Treibstoffe und Kompensationen:

Es ist eine trügerische Hoffnung, dass die katastrophalen Klimawirkungen des Fliegens durch technologische Innovationen, vermeintlich "grüne" Agrartreibstoffe oder Kompensationen ausreichend behoben werden können. Expert*innen weisen darauf hin, dass heute und in absehbarer Zukunft keine Technologie zum flächendeckenden Einsatz bereit steht, die die umweltschädliche Wirkung des Fliegens ausreichend begrenzen kann. Eine Nutzung von Agrartreibstoffen in der Luftfahrt wäre mit einem hohen Risiko für Umweltzerstörung und Menschenrechtsverletzungen durch "Landgrabbing" verbunden, da entsprechende Anbauflächen nicht zur Verfügung stehen.

Auch Emmissionskompensationen sind keine Lösung für das Problem des zu häufigen Fliegens. Die Behebung der Klimaschäden lässt sich nicht andernorts auslagern - es muss reduziert werden, wo die Emissionen entstehen.

Weitere Infos:

https://www.ambodenbleiben.de/

https://klimaplanvonunten.de/de/mobilitaet/vielflieger-innenabgabe