

**Frage 1:**

Weniger Lärm und CO<sub>2</sub>: Wie möchten Sie unsere Umwelt vom Luftverkehr entlasten?

**Frage 2:**

Welche wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz beim Luftverkehr sollen aus Ihrer Sicht ergriffen werden?

**Gemeinsame Antwort 1 und 2:**

Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr auf Null bis 2050 kann nur im internationalen Zusammenspiel gelingen. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) hat in einem international verbindlichen Übereinkommen ein CO<sub>2</sub>-neutrales Wachstum ab dem Jahr 2020 beschlossen. Dies ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg der CO<sub>2</sub>-Reduktion, mit dem aber noch nicht die im UN-Klimaabkommen vereinbarte Treibhausgasneutralität zu erreichen ist. Perspektivisch streben wir deshalb noch weitergehende Reduktionen an. Grundlage für einen erfolgreichen Klimaschutz im Luftverkehr ist ein global einheitliches Verfahren zur Bestimmung der THG-Emissionen des internationalen Luftverkehrs. Außerdem müssen die beiden Säulen alternative Treibstoffe und neue Technologien (z.B. Antriebe) weiter entwickelt werden. Dazu benötigen wir Investitionen in Forschung und Entwicklung für emissionsarme Technologien.

Luftverkehr kann sich nur positiv entwickeln, wenn er die Unterstützung der Menschen vor Ort findet. Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen müssen im Vergleich zu vergangenen Jahrzehnten weniger Belastungen durch Fluglärm erdulden. Dies machen Studien (NORAH-Studie = Zusammenhänge zwischen Lärm, Belästigung, Denkprozessen und Gesundheit) deutlich. Trotzdem sorgt Fluglärm für Beeinträchtigungen der Wohnqualität und damit weiterhin für die fehlende Unterstützung durch die Menschen im Umfeld von Flughäfen.

Eine bessere Einbindung der Bevölkerung in Planungsprozesse (bspw. in die Fluglärmkommissionen) sind Voraussetzung für einen Akzeptanzgewinn und ein besseres Miteinander. Allerdings muss gewährleistet sein, dass der bürokratische Aufwand nicht drastisch zunimmt und ökonomische Aspekte bei einer Abwägung der Interessen berücksichtigt werden. Deutlich werden muss auch: mehr Mitspracherecht bedeutet auch mehr Verantwortung und Verpflichtung gegenüber dem Gemeinwohl. Folgende konkrete Maßnahmen wollen wir umsetzen:

- THG-Optimierung von Flugrouten durch eine bessere Koordinierung der europäischen Flugsicherung (Single European Sky);

- Förderung von Forschung und Entwicklung durch den Bund und die EU im Bereich alternativer Kraftstoffe und Antriebe sowie Innovationen zur Emissionsminderung wie Automatisierung in der Luft und am Boden (z. B. LuFo, Horizont 2020);
- staatliche Förderung von Investitionen von Luftverkehrsunternehmen in die Umrüstung der Flotten zur Emissionsreduktion, Schaffung von Anreizen für den Einsatz emissionsarmer Technologien in der Luft und am Boden (z. B. Unterstützung der Airports bei der Elektrifizierung der gesamten Bodenverkehre);
- Emissionsreduktion durch ein „integriertes Verkehrsnetz“: Optimierung des Zusammenspiels der Verkehrsträger und Verlagerung von Inlandsflügen auf die Schiene;
- Optimierung von Flugverfahren im Hinblick auf Fluglärm durch die Flugsicherung und die Flughäfen unter Berücksichtigung von Bürgerinteressen, Sicherheitsfragen und operativen Aspekten;
- genaue Prognose der An- und Abflugverfahren zur Bestimmung der Lärmbelastung im Vorfeld von Planungsprozessen und Ausbauprojekten;
- Implementierung infrastruktureller Maßnahmen zur Fluglärminderung (z. B. durch technische Maßnahmen zur Minderung des Bodenlärms);
- Förderung von Forschung und Entwicklung durch den Bund und die EU im Bereich Lärmschutz (z. B. LuFo, Horizont 2020);
- staatliche Förderung von Investitionen der Fluggesellschaften in die Umrüstung der Flotten zur Lärminderung, Navigationstechnologien (GBAS) sowie Qualifizierung von Luftfahrtunternehmen zur Nutzung innovativer Technologien.

**Frage 3:**

Welche Steuerprivilegien für den Luftverkehr möchten Sie abbauen?

**Antwort:**

Der Luftverkehr hat eine erhebliche Verantwortung zur Erreichung der 2015 in Paris beschlossenen internationalen Klimaziele. Zur Erreichung unserer Klimaziele werden wir umweltschädliche und wettbewerbsverzerrende Subventionen sorgfältig prüfen. Die Entwicklung alternativer Kraftstoffe und Antriebe für Flugzeuge wollen wir weitervoranbringen. Darüber hinaus unterstützen wir den Vorschlag der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) für ein marktbasierendes weltweit gültiges Klimaschutzinstrument, das dem Luftverkehr ab dem Jahr 2020 ein CO<sub>2</sub>-neutrales Wachstum vorschreiben wird. Ab 2020 sollen wachstumsbedingte direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen des internationalen Luftverkehrs zwingend kompensiert werden.

**Frage 4:**

Wie bewerten Sie die Steuerfreiheit für Kerosin?

**Antwort:**

Wir bewerten die Steuerfreiheit für Kerosin insbesondere aus umweltpolitischen Gründen kritisch. Die Einführung einer Kerosinsteuer wäre aber nur international zielführend. Aufgrund des starken Wettbewerbsdrucks in der Luftverkehrswirtschaft sind aktuell keine Änderungen geplant.

**Frage 5:**

Wie sollte aus Ihrer Sicht die Luftverkehrssteuer weiterentwickelt werden?

**Antwort:**

Die Luftverkehrswirtschaft befindet sich unter einem starken Wettbewerbsdruck. Trotzdem hat 2011 die Koalition aus CDU/CSU und FDP die Luftverkehrssteuer eingeführt. Wir wissen um die Kostensituation der deutschen Fluggesellschaften. Daher haben wir bereits 2016 bei den Flugsicherungsgebühren für Entlastung gesorgt. Im SPD-Regierungsprogramm haben wir angekündigt, dass der Staat zukünftig eine stärkere Verantwortung dafür übernehmen muss, dass die Sicherheit an Flughäfen garantiert ist. Die SPD hat die Erhöhung der öffentlichen Investitionen, Verbesserung der Bildung, Sicherung der Renten sowie die Entlastung kleiner und mittlerer Einkommen als politische Prioritäten festgelegt. Darüber hinausgehende Entlastungen sind nur möglich, wenn sich entsprechende zusätzliche Finanzierungsspielräume bieten.

**Frage 6:**

Wie sollen Subventionen für Regionalflughäfen zurückgefahren werden?

**Antwort:**

Subventionen für regionale Flughäfen sind in aller Regel eine Entscheidung der Landes- und Kommunalebene. Aus der Perspektive des Bundes ist die Wirtschaftlichkeit einiger Regionalflughäfen nicht gegeben. Daher sollte hier das Engagement der Länder und Kommunen hinterfragt werden. Die EU-Kommission fordert seit langem, aufgrund von negativen Erfahrungen auch in Deutschland aber vorwiegend in anderen Mitgliedstaaten, diese Subventionen zurückzufahren. Als Zielmarke ist hier 2024 festgesetzt. Bis dahin sind Subventionen nur in einem sehr engen Rahmen möglich. Grundsätzlich brauchen wir für den gesamten Luftverkehr ein klares, abgestimmtes Konzept, das neben vielen anderen Dingen auch die Perspektiven für die regionalen Verkehrsflughäfen in Deutschland aufzeigt.

**Frage 7:**

Welche wirksamen Maßnahmen werden Sie ergreifen, damit Kurzstreckenflüge wirklich auf die Schiene verlagert werden?

**Antwort:**

Wirksame Maßnahmen hierzu liegen vor allem im Bereich der Schiene. So wird die neue Strecke Berlin-München, wenn sie fertiggestellt ist, Fahrtzeiten ermöglichen, die mit dem Flugzeug kaum zu erreichen sind. Die Bahn ist also für Menschen, die von Berlin nach München wollen in der Regel das attraktivere Verkehrsmittel. Anders sieht dies aus bei Anschluss- oder Zubringerflügen. Hier bietet die Schiene vor allem dort eine Alternative wo direkte, schnelle Anfahrten der Flughäfen möglich sind. Ein besseres Bahn-Angebot ermöglicht also Verlagerung. In der Verhinderung oder gar dem Verbot von Flügen auf bestimmten Strecken sehen wir hier keine Alternative.