

Wahlprüfstein DIE LINKE

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Landesverband Nordost
Yorckstraße 48
10965 Berlin-Schöneberg

DIE LINKE zum Luftverkehr

1. Weniger Lärm und CO2: Wie möchten Sie unsere Umwelt vom Luftverkehr entlasten?

Wir teilen die Einschätzung des Umweltbundesamtes, dass Fluglärmbelastung in der Nacht unterbunden und am Tage begrenzt werden muss. Im Detail setzen wir uns zunächst dafür ein, den „ausgewogenen Ansatz“, der Nachtflugverbote nur als letztes Mittel ansieht, aus der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie zu streichen. Zweitens muss im Luftverkehrsgesetz der Vorrang des Lärmschutzes für die Menschen vor den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber fixiert und ein allgemeines Lärmminderungsgebot (nicht nur vor „unzumutbarem“) eingeführt werden – auch der Vorrang aktiven vor passiven Lärmschutzes wäre hier zu regeln. Darüber hinaus hat sich das Fluglärmenschutzgesetz nicht bewährt, welches wir kurzfristig u.a. durch Absenkung der Grenzwerte effektiver gestalten wollen. Mittelfristig wollen wir auch den Fluglärm in das Bundesimmissionsschutzgesetz integrieren, um endlich eine flächendeckende Gesamtlärbetrachtung zu ermöglichen. Zu CO2/Klimaschutz siehe die Antwort auf die nächste Frage.

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

DIE LINKE kritisiert, dass de facto bisher keine Klimaschutzziele für den Luftverkehr existieren, selbige müssen endlich gesetzt werden. Nur im Luftverkehr steigen die CO2-Emissionen (bezogen auf den Verkehrssektor) permanent. Das Internationale Offsetsystem CORSIA garantiert dem Luftverkehr bis 2020 unbegrenztes Wachstum, wobei danach große Teile des weltweiten Luftverkehrs keiner Pflicht zu CO2-Kompensationsmaßnahmen unterliegen, welche aus Sicht der LINKEN zudem alles andere als effektiv sind. Da auf absehbare Zeit der Luftverkehr nicht „emissionslos“ sein wird, wobei es hier bereits vielversprechende Technologien gibt, kann nur durch dessen Reduktion ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Die in den Antworten auf die anderen Fragen beschriebenen Maßnahmen u.a. zur Besteuerung des Luftverkehrs sowie zum effektiven Fluglärmschutz sollten zu einer spürbaren Verringerung des Luftverkehrs führen. Trotzdem sollte ein konkretes nationales Minderungsziel gesetzt und notfalls ordnungsrechtlich durchgesetzt sowie ein verbindliches globales Minderungsziel festgelegt werden.

3. Welche Steuerprivilegien für den Luftverkehr möchten Sie abbauen?

Die Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge sollte abgeschafft werden. Zudem wollen wir die im letzten Jahr beschlossenen (teilweise Befreiung von den Flugsicherungsgebühren) und geplanten (teilweise Befreiung von den Luftsicherheitsgebühren) Geschenke an die Luftverkehrswirtschaft rückabwickeln bzw. verhindern. Staatliche Zuschüsse für Forschungs- und Entwicklung sollen zukünftig nur im Zusammenhang mit der Entwicklung emissionsmindernder Technologien vergeben werden, d.h. rüstungsbezogene etc. soll es nicht länger geben.

4. Wie bewerten Sie die Steuerfreiheit für Kerosin?

Die Kerosinsteuerfreiheit als größte Subvention für den Luftverkehr lehnen wir ab. Sie sollte schrittweise abgebaut und auf null reduziert werden.

5. Wie sollte aus Ihrer Sicht die Luftverkehrssteuer weiterentwickelt werden?

Angesichts der massiven indirekten Subventionen für die Luftverkehrswirtschaft kommt für DIE LINKE die von CDU, SPD und FDP geforderte Abschaffung der Luftverkehrssteuer nicht in Betracht. Deren konkrete Ausgestaltung halten wir angesichts der fehlenden ökologischen Lenkungswirkung für verfehlt. Die nach der zurückgelegten Flugstrecke gestaffelten Steuersätze schaffen z.B. keine Anreize, besonders leises oder effizientes Fluggerät einzusetzen. Hier sollte es Ab- bzw. Aufschläge analog zu den Landegebühren geben. Zudem fehlt eine soziale Staffelung, welche über höhere Steuersätze in der ersten Klasse oder Business Class zu realisieren ist. Vor allem aber wollen wir, wie in es in anderen Staaten der EU der Fall ist, dass die Erlöse zumindest teilweise Klimaprojekten zu Gute kommen, damit die umweltschädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs gemildert werden.

6. Wie sollen Subventionen für Regionalflughäfen zurückgefahren werden?

DIE LINKE lehnt die Subvention defizitärer Regionalflughäfen ab, weil dort meist mit kommunalen Haushaltsmitteln die Billigstrategien ansässiger Fluggesellschaften subventioniert werden, welche im Sozialbereich viel sinnvoller verausgabt werden könnten. Daher kritisieren wir die kürzlich erfolgte Gruppenfreistellung für „kleine“ Flughäfen durch die EU, die die Regeln zur Beschränkung von Subventionen aushöhlt. Mit einem Wegfall der Gruppenfreistellung und einer Absenkung der Bagatellgrenzen für öffentliche Zuwendungen an Flughäfen wäre viel gewonnen.

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

Neben den bereits erwähnten fiskalischen und luftverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Reduktion des Luftverkehrs muss die Bahn wieder attraktiver gemacht werden. Dies muss zum einen über ein verbessertes Angebot (u.a. über verstärkte Investitionen in die Schiene und den Anschluss von Flughäfen an das Fernbahnnetz) gewährleistet werden. Zum anderen fordern wir eine Ermäßigung des Mehrwertsteuersatzes auf Bahnfahrten sowie einen abgestimmten „Deutschlandtakt“. Nur wenn die Bahn preiswerter und gleichzeitig besser wird, können Maßnahmen zur finanziellen Belastung des Luftverkehrs wirksam werden.