

Entschließungsantrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der Beratung der Großen Anfrage der Abgeordneten Michaele Hustedt,
Gila Altmann (Aurich), Matthias Berninger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksachen 13/143, 13/758 —

Internationaler Klimaschutz vor dem Klimagipfel in Berlin

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bereits seit den achtziger Jahren ist bekannt, daß sich die Emissionen des Flugverkehrs besonders negativ auswirken und eine erhebliche Klimarelevanz haben, weil sie in großer Höhe direkt in die Atmosphäre eingebracht werden. Neuere Untersuchungen zeigen jedoch, daß der Flugverkehr in noch weit höherem Ausmaß zur Umweltverschmutzung und Klimaschädigung beiträgt als bisher angenommen:

- Seit Jahrzehnten gibt es im Luftverkehr eine kontinuierliche Zunahme mit jährlichen Steigerungsraten von zuletzt 7 Prozent. In Deutschland hat sich die Zahl der Fluggäste von 7,8 Millionen im Jahr 1960 auf über 100 Millionen im Jahr 1994 verdreizehnfacht. Bei weiterhin ungebremstem Wachstum werden auch für die kommenden Jahre vergleichbare Zuwächse prognostiziert.
- Inzwischen legen die Deutschen mehr als ein Sechstel ihres motorisierten Verkehrsaufkommens im Flugzeug zurück.

Das bisherige Verfahren („beschränktes Territorialprinzip“) zur Berechnung des Flugverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen, das auf marginale Anteile von zwei bis drei Prozent kommt, ist völlig ungeeignet, weil es Auslandsflüge nur bis zu den deutschen Grenzen einbezieht sowie die Überflüge von Deutschland und die Rückflüge deutscher Flugreisender nicht berücksichtigt.

- Ein erhebliches Wachstum gibt es nicht nur im Personenflugverkehr, sondern auch bei der Luftfracht, wobei beispielsweise für den Transport eines Kilogramms Gemüse von Südafrika nach Deutschland 4,3 Liter Kerosin benötigt werden. Das Frachtaufkommen an deutschen Flughäfen verdoppelte sich von 710 000 Tonnen im Jahr 1980 auf 1,6 Mio. Tonnen im Jahr 1994.
- Seit 1973 hat sich der Kerosinverbrauch auf deutschen Flughäfen verzweieinhalbfacht. Allein zwischen 1987 und 1993 ist der Energieverbrauch im Luftverkehr um über 50 Prozent gestiegen, obwohl er sich entsprechend den Zielen der Bundesregierung (CO₂-Minderung 1987 bis 2005 um 30 Prozent) eigentlich um 10 Prozent hätte verringern müssen.
- Der Luftverkehrsanteil am Energieverbrauch des gesamten Verkehrs lag 1987 bei 13,8 Prozent und ist seitdem erheblich weiter gestiegen. Nach einer neuen Studie des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt und Energie hat der Luftverkehr aufgrund seiner spezifischen Zusatzbelastung für das Klima einen Anteil von wenigstens bis zu 30 Prozent an der gesamten verkehrsbedingten Klimabelastung. Neben Kohlendioxid werden Stickoxid und Wasserdampf, die besonders klimawirksam sind, in erheblichem Umfang direkt in besonders empfindlichen Atmosphärenschichten emittiert.

Die Bundesregierung hat 1991 in ihrem Subventionsbericht zwar die Aufhebung der Kerosinsteuerbefreiung vorgesehen und 1994 bei der EU in Brüssel einen „entsprechenden Prüfantrag“ an die EU-Kommission durchgesetzt, sich dann aber auf eine erneute Beratung im Jahr 1997 vertrösten lassen. Angesichts der dramatischen Entwicklung ist jedoch ein weiteres Abwarten bis 1997 nicht akzeptabel. Die Widerstände gegen eine Kerosinbesteuerung in der EU sowie weltweit müssen aus der gemeinsamen Verantwortung für das Klima überwunden werden. Gegebenenfalls muß auch im nationalen Alleingang (Besteuerung der Inlandsflüge) gehandelt werden.

Flugverkehr kann ohne gesellschaftliche Nachteile erheblich reduziert werden:

- Kurzstreckenflüge können binnen weniger Jahre auf die umweltverträglichere Eisenbahn verlagert werden.
- Auch Mittelstreckenflüge und Urlaubsflüge lassen sich zum Teil durch Verkehrsverlagerung vermeiden: Zum Beispiel sind bei Reiseantritt mit der Bahn um 18 Uhr mit Ankunft um 10 Uhr am folgenden Tag (Reisegeschwindigkeit ca. 150 km/h) Entfernungen von über 2 000 Kilometern zurückzulegen. Die tourismuspolitischen Sprecherinnen und Sprecher aller Bundestagsfraktionen haben sich bei der Internationalen Tourismusbörse (ITB) 1995 in Berlin einhellig für die Einführung der Flugbenzinbesteuerung ausgesprochen.
- Landwirtschaftliche Produkte aus dem Mittelmeerraum oder aus der Südhemisphäre, die auch bei uns wachsen (z. B. Erdbeeren, Äpfel, Spargel), stellen ein reines Luxusgut dar, da ihr

Konsum problemlos auf die „richtige Jahreszeit“ beschränkt oder auf haltbar gemachte Produkte zurückgegriffen werden kann.

Durch den bisherigen Verzicht auf eine Kerosinsteuer wird der Flugverkehr indirekt subventioniert. Legt man den Steuersatz für Dieselkraftstoff auch für Kerosin zugrunde, so entgehen dem Staatshaushalt dadurch jährlich Einnahmen in Milliardenhöhe. Durch diese staatlich verfügte Wettbewerbsverzerrung wird der umweltschädlichste Verkehrsträger insbesondere zu Lasten der Bahn gefördert. Die Kerosinbesteuerung stellt daher neben der Erhöhung der Start-, Lande- und Überfluggebühren und dem Subventionsabbau bei der Umsatzsteuer (Abbau der bisherigen Befreiung bei grenzüberschreitenden Flügen) auch ein wirksames Mittel zu Verbesserung der Chancen für den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Bahn dar.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Das Thema einer möglichst weltweiten Kerosinbesteuerung auf die Tagesordnung der Welt-Klima-Konferenz vom 28. März bis 7. April 1995 in Berlin zu setzen;
2. bei der EU unverzüglich – nicht erst 1997 – einen erneuten Vorstoß zur Besteuerung des Flugbenzins vorzunehmen;
3. im nationalen Alleingang mit der Besteuerung der Inlandsflüge zu beginnen;
4. gegebenenfalls dafür zu sorgen, daß die Start- und Lande- sowie die Überfluggebühren in Deutschland bis zu einem internationalen Einvernehmen bei der Kerosinbesteuerung deutlich erhöht werden;
5. alle weiteren Steuervergünstigungen für den Flugverkehr abzuschaffen (Befreiung der Flughäfen von der Grund- und Vermögensteuer, die Befreiung grenzüberschreitender Beförderungen im Luftverkehr von der Umsatzsteuer sowie die Bewertungsfreiheit für Luftfahrzeuge im internationalen Verkehr).

Bonn, den 15. März 1995

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

