

# Eine klimagerechte Mobilität für alle ist in unserem Land erreichbar



Digitale LDK am 12.-13.12.2020

Antragsteller\*in: KV Karlsruhe

Beschlussdatum: 27.11.2020

## Änderungsantrag zu K2

### Von Zeile 295 bis 313:

#### **Flugverkehr klimafreundlich gestalten, Kerosin endlich besteuern!**

~~Der klimaschädliche Flugverkehr darf nicht unbegrenzt wachsen. Wir lehnen es ab, die bestehenden Flughäfen durch zusätzliche Start- und Landebahnen auszubauen. Aus dem Landesetat darf es keine Finanzhilfen für Regionalflughäfen geben. Wir setzen uns dafür ein, die klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs mit Start oder Ziel in Baden-Württemberg zu reduzieren. Mit dem Ausbau schneller Schienenverbindungen lassen sich sowohl Autofahrten als auch Kurzstreckenflüge vermeiden.~~

~~Kerosin muss endlich CO<sub>2</sub>-orientiert besteuert werden! Dafür setzen wir uns im Bund ein. Den Einsatz von regenerativ erzeugtem Kerosin bzw. reFuels wollen wir vorantreiben. Aber die Schadstoff- und Lärmemissionen des Flugverkehrs möchten wir reduzieren. Das erreichen wir, indem wir bei der Staffelung von Start- und Landeendgebühren eine CO<sub>2</sub>-Komponente einführen. Damit könnte Baden-Württemberg auch im Flugverkehr einen Impuls für mehr Nachhaltigkeit setzen.~~

~~Die Verkehrswende hin zu klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität ist überfällig. Sie gelingt, wenn wir alle Innovationen, neue Technologien und gesellschaftliche Kreativität dafür nutzen. Die Wirtschaft wird einen umfassenden Transformationsprozess durchlaufen. Wir alle werden unsere Mobilitätsmuster und unser Mobilitätsverhalten nachhaltig ändern!~~

#### **Flugverkehr auf das nötige Minimum reduzieren - klimaschädliche Subventionen stoppen**

~~Das Land Baden-Württemberg ist über Beteiligungsgesellschaften Besitzer und Betreiber einiger Regionalflughäfen. Unser Ziel ist es, die Regionalflughäfen in Baden-Württemberg in keinsten Weise mehr aus Landesmitteln zu fördern. In der Vergangenheit hielten diese sich ökonomisch nur durch hohe Subventionen aus den öffentlichen Haushalten über Wasser. Das kommende Beihilfeverbot für den operativen Betrieb von Flughäfen der Europäischen Union gilt ab 2024 und sollte schon in der nächsten Legislaturperiode in Baden-Württemberg umgesetzt werden. Auch die Ausweitung der Subventionierung der Flugsicherung und der Infrastruktur für Regionalflughäfen, soll beendet werden, weil sie ökonomisch und klimapolitisch kontraproduktiv ist. Die Flughäfen werden auf einen Rück- oder Umbau vorbereitet. Die Flughafengebühren werden künftig noch stärker als bisher auf Grundlage der realen Klimakosten des Fliegens reformiert. Auf Bundesebene treten wir für eine Besteuerung von Kerosin ein. Wir fördern die Erforschung, Entwicklung und Produktion von regenerativ erzeugten Kraftstoffen, damit notwendige Flugreisen künftig klimaschonender werden können.~~

## Begründung

Die Änderungsanträge in den Zeilen 295-313 gehören inhaltlich zusammen.

Die Formulierung "klimafreundlicher Flugverkehr" ist ein Widerspruch in sich.

Regionalflughäfen dienen in keinster Weise der Daseinsvorsorge oder einem gesamtgesellschaftlichen Interesse. Auch notwendige (dienstliche, oder Fracht-) Flüge sind durch den Flughafen in Stuttgart und von den Nachbar(Bundes-)ländern möglich. Die Überkapazitäten im Flugverkehr werden abgebaut und die ökologischen Folgekosten in Realkosten für Nutzer\*innen und Betreiber\*innen umgewandelt. Das verknappte Angebot führt zu höheren Preisen und besserer Auslastung der einzelnen Maschinen.

Ich empfehle diese Studie aus dem Jahr 2020 vom BUND

[https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_regionalflughaeften\\_studie.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_regionalflughaeften_studie.pdf)

Wir fördern und fordern mit einer klaren Formulierung einen öffentlichen Diskurs über Urlaubs- und Freizeitnarrative in den Medien. Die klimapolitischen Folgen der Flughäfen, die fast ausschließlich der Reisen in Warmwasserregionen dienen, werden öffentlich bekannt gemacht. Zugleich werden nachhaltige Tourismusalternativen gestärkt.

Den Einsatz von regenerativ erzeugtem Kerosin bzw. reFuels kann trotzdem voran getrieben werden, das hat nichts mit der überfälligen Schließung der Subventionsruinen zu tun.

Die Start und Landengebühren werden aktuell nur teilweise nach Emissionen gestaffelt verlangt. Der eigentliche Skandal, ist, dass die Gebühren auch eine Personenkomponente haben. Das bedeutet, dass ein unterbesetzter Flieger weniger Geld in die Kassen spielt, also damit das öffentliche Defizit der Flughäfen erhöht. Die Emissionen sind aber die selben. Am Flughafen BadenAirpark zeigt sich aber, dass auch höhere Passagierzahlen das grundsätzliche Dauerdefizit nicht auffangen können.

Vergleich dazu mit der Bahn. Die Trassenentgelte werden je Zug erhoben, unabhängig von der Zahl der zahlenden Reisenden. Das unternehmerische Risiko gleichbleibender Trassenentgelte bei schwankenden Passagierzahlen trägt in diesem Falle die Bahn. Beim Flugzeug trägt dies der Betreiber des Flughafens, also zum Beispiel die Kommune Karlsruhe oder das Land Baden-Württemberg. Die Gesellschaft nimmt den Fluggesellschaften also einen Teil des Risikos ab. Das ist eine indirekte Subvention und das kann man sofort ändern.