

CDU/ CSU	SPD	Bündnis 90/Die Grünen	Die Linke	FDP
<p>1.</p> <p>Durch die Luftverkehrssteuer wird die steuerliche Besserbehandlung des Luftverkehrs etwas verringert (alle anderen Verkehrsträger zahlen Mineralölsteuer bzw. Mehrwertsteuer auf internationale Tickets). Allerdings bringt die Luftverkehrssteuer nur rund eine Milliarde Euro jährlich an Steuereinnahmen ein, während die Subventionen für den Luftverkehr aus Energiesteuerbefreiung des Kerosins und Mehrwertsteuerbefreiung nach Angaben des Umweltbundesamtes rund 11,8 Milliarden Euro ausmachen.</p> <p>Neben der Beibehaltung der Luftverkehrssteuer treten die Umweltverbände für eine Umgestaltung mit dem Ziel einer stärkeren ökologischen Lenkungswirkung ein (z. B. höhere Besteuerung von Kurzstrecken- und Nachtflügen, Einführung einer Lärmkomponente durch Differenzierung nach Luftfahrzeug-Baumustern bzw. Einbeziehung der Luftfracht in die Luftverkehrssteuer).</p> <p>Wie steht Ihre Partei generell zur <u>Luftverkehrssteuer</u>? Sehen Sie Veränderungsbedarf bei dieser Steuer?</p>				
<p>Die Luftfahrt braucht faire internationale Wettbewerbsregeln und verbesserte nationale Rahmenbedingungen. Dazu gehören die Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes und die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten.</p>	<p>Steuern und Abgaben können eine Lenkungswirkung haben, saubere und leisere Flugzeuge einzusetzen. Wo bei wir im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner insbesondere auf die Wirkung von lärmabhängigen Start und Landegebühren setzen, um Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu setzen. Gleichzeitig setzen wir durch eine Verbesserung der Attraktivität des Schienenfernverkehrs auf die Verlagerung von Inlandsflügen auf die Schiene. Damit würde ebenfalls eine Entlastung der Bevölkerung rund um die Flughäfen erreicht. Die Luftverkehrssteuer ist 2011 eingeführt worden. Von der</p>	<p>Die Luftverkehrssteuer ist ein wichtiger Beitrag für mehr Kostenwahrheit im Flugverkehr, denn die Luftfahrtbranche ist noch immer eine hochprivilegierte Branche. Während Dieselloks und Benzinautos selbstverständlich mit versteuertem Treibstoff fahren, müssen die Fluggesellschaften bis heute keine Kerosinsteuer zahlen. Bei Auslandsflügen verzichtet der Fiskus sogar auf eine Zahlung der Mehrwertsteuer. Mit der Luftverkehrssteuer wird zumindest ein Teil dieser Bevorzugung / Subventionierung kompensiert. Wir wollen die Luftverkehrssteuer aber deutlich ökologischer ausgestalten,</p>	<p>Angesichts der massiven indirekten Subventionen für die Luftverkehrswirtschaft kommt für DIE LINKE eine Abschaffung der Luftverkehrssteuer nicht in Betracht. Deren konkrete Ausgestaltung halten wir angesichts der fehlenden ökologischen Lenkungswirkung jedoch 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</p>	<p>Wir Freie Demokraten treten für eine Abschaffung der Luftverkehrssteuer ein. Sie stellt eine einseitige, unfaire Belastung des Luftverkehrsstandortes Deutschland dar – damit stellen wir uns wirtschaftspolitisch ein Bein auf dem internationalen Parkett, gerade im Wettbewerb mit neuen Konkurrenten aus dem Mittleren Osten, der Türkei und dem Golf.</p>

	<p>Luftverkehrswirtschaft wird eine (stufenweise) Abschaffung der Steuer gefordert. Umweltverbände und Anwohnerinitiativen setzen sich für eine Erhöhung bzw. die Einführung einer Lärmkomponente bei der Steuer ein. Die SPD hat den Aufwuchs der öffentlichen Investitionen, Verbesserung der Bildung, Sicherung der Renten sowie die Entlastung kleiner und mittlerer Einkommen als politische Prioritäten festgelegt. Es ist fraglich, ob sich entsprechende zusätzliche Finanzierungsspielräume für eine Abschaffung bieten. Eine Erhöhung sehen wir mit Blick auf den internationalen Wettbewerbsdruck, unter dem die Luftverkehrswirtschaft steht, kritisch.</p>	<p>d.h. wir wollen nach tatsächlicher Streckenlänge und Ticketpreis (Economy, Business Class, First Class) differenzieren. Bislang werden Business- und Erste-Klasse-Kunden trotz höherer CO2-Emissionen, nicht stärker als Economy-Kunden belastet. Dies führt außerdem zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten von großen Airlines mit einem hohen Anteil an Geschäftskunden.</p>	<p>oder Business Class zu realisieren ist. Vor allem aber wollen wir, wie 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.</p>	
--	--	--	--	--

2.

Während die Bahn den vollen Mehrwertsteuersatz auf internationale Fahrkarten zahlt, sind Tickets für grenzüberschreitende Flüge von der Mehrwertsteuer befreit. Laut Umweltbundesamt wird der Luftverkehr in Deutschland durch diese Mehrwertsteuerbefreiung jährlich mit 4,7 Milliarden Euro subventioniert. Dies führt zu einer ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern.

Soll an der Mehrwertsteuerbefreiung auf internationale Flugtickets nach Auffassung Ihrer Partei festgehalten werden?

Derzeit sind keine Änderungen geplant. Der Luftverkehr wird nicht nur in Deutschland, sondern vielmehr weltweit über Nutzungsentgelte finanziert. Hintergrund ist, dass sich die internationale Staatengemeinschaft bereits im Jahr 1944 mit dem sogenannten „Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt“ aus Wettbewerbsgründen darauf geeinigt hat, den Passagierluftverkehr auf der Grundlage gleicher Möglichkeiten zu errichten. Deutschland hat das Chicagoer Abkommen im Jahr 1956 ratifiziert. Im Übrigen ist die steuerliche Situation des Luftverkehrs und der Bahn nur bedingt vergleichbar. Unabhängig hiervon sind beide Verkehrsträger in unterschiedlicher Weise in die Mobilitätsbesteuerung

Die Steuerfreiheit für Kerosin bewerten wir 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.** Das Besteuerungsrecht steht den Staaten zu, in denen die Beförderungsleistungen erbracht werden. Für grenzüberschreitend tätige Unternehmer gelten also hinsichtlich der einzelnen Verkehrsträger jeweils die gleichen umsatzsteuerlichen Bedingungen. In Deutschland unterliegen rein inländische Personenbeförderungen – im Luftverkehr wie im Bus- und Schienenfernverkehr – dem allgemeinen Umsatzsteuersatz von 19 Prozent. Der

Nein, wir setzen uns dafür ein, die Mehrwertsteuerbefreiung des Luftverkehrs bei grenzüberschreitenden Flügen zu beenden. Wer heute grenzüberschreitende Zugtickets bei der Deutschen Bahn kauft, zahlt selbstverständlich den vollen Mehrwertsteuersatz. Bei internationalen Flugtickets ist das jedoch nicht der Fall. Durch diese willkürliche Besteuerung entgehen dem Fiskus nach Berechnungen des Umweltbundesamtes jährlich rund 4,8 Milliarden Euro. Das wollen wir ändern.

Nein. Genau wie die Steuerbefreiung von Kerosin **lehnen wir die Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge ab**, weil beide umweltschädliche Subventionen darstellen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Verkehrsträger Schiene schlechter gestellt werden soll als der Flugverkehr. Wir fordern, diese beiden Vergünstigungen schrittweise auf null zu reduzieren. Gleiches gilt für die jüngst von der Bundesregierung gemachten Geschenke an die Luftverkehrswirtschaft, allen voran die teilweisen Befreiungen von den Flug- und Luftsicherheitsgebühren. Mit den Mehreinnahmen wollen wir unter anderem den Nachtzugbetrieb fördern, mit dem europäische Metropolen verbunden werden können.

Das in den vergangenen Jahren deutlich gewandelte Wettbewerbsumfeld für die deutsche Luftfahrt **macht dies notwendig.** Im Kurz- und Mittelstreckenbereich haben sich die low-cost-Airlines etabliert und bauen ihre Streckennetze aus. Auf der Langstrecke sind neue Fluggesellschaften aus dem arabischen Raum, China und der Türkei hinzugekommen und verstärken den Wettbewerb zwischen den Airlines. Neue Flughafen-Drehkreuze in Dubai, Abu Dhabi, Qatar und in Istanbul intensivieren den Wettbewerb auch für Flughäfen in Deutschland. Zudem sind die **deutschen Flughäfen im Wettbewerb zwischen den europäischen Flughafenstandorten durch restriktive Betriebszeiten benachteiligt.** Es kommt vor diesem Hintergrund entscheidend da-

einbezogen. Die Bahn wird durch die Mehrwertsteuer, der Luftverkehr u. a. durch die jeweiligen Nutzungsentgelte belastet.

Nahverkehr mit Bus und Bahnen wird ermäßigt besteuert. Auch bei grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen ist die Besteuerung auf den inländischen Streckenanteil beschränkt. Sie wäre für den Luftverkehr technisch wie administrativ nur äußerst schwierig durchführbar. Deshalb wird weltweit – gegenseitig – keine Umsatzsteuer bei grenzüberschreitenden Personenbeförderungen im Luftverkehr erhoben. Die vom Umweltbundesamt genannte Größenordnung von 4,7 Mrd. Euro/Jahr Steuerausfall basiert nicht auf der geltenden Rechtslage. Unzulässig vereinfachend wird unterstellt, dass Deutschland bei Abflügen im Inland die Umsatzsteuer auf den gesamten Flugpreis zusteht. Tatsächlich liegen die Mindereinnahmen, die in Deutschland aus der Nichterhebung der Steuer resultieren, unter Berücksichtigung des Vorsteuerabzugs von Geschäftsreisenden bei grob geschätzt 80 Mio. Euro/Jahr (Stand 2012).

rauf an, die **Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften zu erhalten und zu stärken.**

3.

Das von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) nicht mit den anderen Ministerien abgestimmte, im Mai 2017 vorgelegte „Luftverkehrskonzept“ des Bundesverkehrsministeriums setzt einseitig auf ungehemmtes Wachstum des Luftverkehrs. Der Fluglärm- und Klimaschutz der Bundesregierung bleiben dabei auf der Strecke. Die Umweltverbände treten für ein integriertes Luftverkehrskonzept der Bundesregierung im Einvernehmen von Verkehrs- und Umweltministerium mit Berücksichtigung der Lärm- und Umweltauswirkungen ein. Die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene ist im Luftverkehrskonzept vorzuschreiben.

Wie bewertet Ihre Partei das Luftverkehrskonzept von Verkehrsminister Alexander Dobrindt? Wie stehen Sie zur Forderung nach einem integrierten Luftverkehrskonzept, das sich auch am Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner orientiert und den Luftverkehr klima- und umweltverträglicher gestalten sollte?

Wir haben die verabredete Vorlage des **Luftverkehrskonzeptes** des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Mai dieses Jahres **begrüßt**. Im zwischen CDU, CSU und SPD vereinbarten Koalitionsvertrag zur 18. Legislaturperiode hatte die Bundesregierung sich vorgenommen, im Dialog mit den Ländern und der interessierten Öffentlichkeit ein Luftverkehrskonzept zu erarbeiten. Dieser Auftrag wurde erfüllt. Zudem wurden auch die Stellungnahmen der im ehemaligen Arbeitskreis „Luftverkehrskonzept“ vertretenen Bundesländer, Interessenvertreter und Organisationen ebenso wie alle sonstigen

Das Luftverkehrskonzept des CSU-Verkehrsminister Dobrindt ist in vielerlei Hinsicht nicht **unzureichend**. Es wird weder den Bedürfnissen der Luftverkehrswirtschaft noch den Ansprüchen der Anwohnerinnen und Anrufer oder dem Umwelt- und Klimaschutz gerecht. **Ein Luftverkehrskonzept, das diesen Namen verdient muss selbstverständlich auch zumindest die anderen betroffenen Ressorts, wie zum Beispiel das Bundesumweltministerium in die Abstimmung einbeziehen.**

Das Luftverkehrskonzept von Bundesminister Dobrindt ist ein ökologischer und **verkehrspolitischer Blindflug**. Statt sich mit der Herausforderung zu befassen, den wirtschaftlichen Stellenwert des Luftverkehrs mit umwelt- und gesundheitspolitischen Zielen zu vereinbaren, hat das Bundesverkehrsministerium schlicht die Forderungen der Luftfahrt-Lobby kopiert. Für uns steht fest: Die Luftfahrt muss auf Klimakurs kommen. Denn das Wachstum des Flugverkehrs bedroht die Klimaschutzziele. Deswegen muss der **internationale Luftverkehr endlich wieder in den europäischen Emissionshandel eingebunden wer-**

Diese **Forderung teilen wir voll und ganz**. Das "Luftverkehrskonzept" des Verkehrsministers ist letztlich eine **Zusammenstellung von Maximalforderungen der Luftverkehrsindustrie, welches Klima- und Lärmschutz systematisch ausblendet**. Daher muss es von Grund auf neu aufgesetzt werden, wobei auch die anderen Verkehrsträger in die Analyse einbezogen werden müssen. Es **geht um die Frage, wie Verkehr vermieden, verlagert und verbessert werden können**, um Mobilität mit deutlich reduzierten Emissionen gewährleisten zu können. **Mittelfristig kommt man an einem integrierten Gesamtverkehrskonzept**

Wir Freie Demokraten fordern, lärmabhängige Start- und Landeentgelte stärker zu spreizen und treten dafür ein, leisere Flugverfahren anzuwenden. **Selbstverständlich müssen die berechtigten Anliegerinteressen insbesondere nach Lärmschutz, aber auch dem Klimaschutz berücksichtigt werden**. Dies darf jedoch nicht zu einer ideologischen Stigmatisierung des Luftverkehrs führen. Deutschland braucht als dynamischer Wirtschaftsstandort in Europa einen starken Luftverkehrssektor.

im Bundesverkehrsministerium eingegangenen Stellungnahmen bei der Formulierung des Papiers berücksichtigt.
Im Hinblick auf den Lärmschutz und einen klima- und umweltverträglichen Luftverkehr werden wir uns dafür einsetzen, dass unser Mobilitätssystem weiter an die steigenden Anforderungen des Umwelt- und Lärmschutzes angepasst wird. **Im Klimaschutzplan der Bundesregierung sind** auch dazu Ziele und **Maßnahmen definiert** worden.

den. Für die Gesundheit von Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern ist auch eine **Lärminderungsstrategie nötig.** Für ein **bedarfsgerechtes Flughafennetz brauchen wir dringend eine bessere länderübergreifende Abstimmung,** Vernetzung und Planung.

nicht vorbei.

4.

In dem „Fluglärmbericht 2017“ vom Mai 2017 zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes kommt das Umweltbundesamt (UBA) zum Ergebnis, dass das Fluglärmschutzgesetz aufgrund der einseitigen Ausrichtung auf passiven Schallschutz keine Möglichkeit bietet, den Fluglärm zu begrenzen oder zu vermindern. Aus Sicht des UBA ist daher ein übergeordnetes am aktiven Schallschutz orientiertes Konzept erforderlich, welches auch andere rechtliche Rahmenbedingungen, wie beispielsweise das Luftverkehrsgesetz, in einen umfassenden Schutz vor Fluglärm mit einbezieht. Das UBA empfiehlt eine grundsätzliche Änderung der Konzeption des Fluglärmschutzgesetzes, und zwar sollte für die Tagzeit von 6:00 bis 22:00 Uhr eine Lärmkontingentierung eingeführt und während der Nachtzeit von 22:00 bis 06:00 Uhr aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes kein regulärer Flugbetrieb auf stadtnahen Flughäfen stattfinden.

Wie bewertet Ihre Partei die Empfehlungen des Umweltbundesamtes im Hinblick auf die Einführung von Lärmkontingentierungen und Nachtflugverboten? Welchen Änderungsbedarf im Luftverkehrsgesetz sieht Ihre Partei im Hinblick auf eine Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm?

Wir führen eine offene Debatte darüber, wie wir Mobilität ermöglichen und die damit verbundenen Belastungen für die Menschen und die Umwelt im Einklang mit dem ökonomisch Vertretbaren und technologisch Machbaren verringern können. **Allen diesbezüglichen Vorschlägen stehen wir offen gegenüber:** Auch einer Überprüfung der gesetzlichen Regelungen, beispielsweise mit Blick auf eine stärkere Differenzierung nach Flugzeugtypen, einer deutlicheren Spreizung der Tag- und Nachttarife bei lärmabhängigen **Flughafenentgelten** und der Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte

Grundsätzlich ist der Lärmschutz – nach der Sicherheit - eine der wichtigsten zu berücksichtigenden Aspekte beim Luftverkehr. Das hier neben dem passiven Lärmschutz auch aktiver Lärmschutz eine größere Rolle spielen muss, ist klar. So sollte die Forschung und Entwicklung leiserer Triebwerke und die Ausrüstung von Flugzeugen weiter vorangebracht werden. Die **bisherigen Nachtflugbeschränkungen halten wir im Wesentlichen für ausreichend**, zumal stadtnahe Flughäfen sehr weitgehende Nachtflugbeschränkungen haben. Durch die beschlossene Schließung des Flughafens Tegel werden dar-

Viele Menschen im Umland deutscher Flughäfen und Flugplätze sind hohen Lärmbelastungen ausgesetzt und fühlen sich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Dass Fluglärm die Gesundheit gefährdet, ist unumstritten und wissenschaftlich belegt. Insbesondere durch nächtliche Lärmbelastungen können massive gesundheitliche Folgeschäden auftreten. Zwar sind neue Flugzeuge leiser geworden, doch der rasante Anstieg des Luftverkehrs und der lange Einsatz älterer Flugzeugtypen haben zur Folge, dass die Lärmbelastung nicht sinkt, sondern vielerorts weiter zunimmt.

Klare Zustimmung: Wir teilen die Einschätzung des Umweltbundesamtes, dass **Fluglärmbelastung in der Nacht unterbunden und am Tage begrenzt werden muss**. Mit einer Änderung des Luftverkehrsgesetzes ist es dabei jedoch nicht getan, weil die luftverkehrs- und immissionsschutzrechtliche Regelungssystematik Nachtflugverbote inzwischen faktisch ausschließt. 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

Wir Freie Demokraten sehen neben der **konsequenten Einhaltung der Nachtflugbeschränkungen, wo diese gelten, die Einführung und konsequente Weiterentwicklung der lärmabhängigen Entgelte** als Instrument zur Reduzierung der Lärmemissionen an Flughäfen. Deutsche Flughäfen sind Vorreiter in der Fluglärmreduzierung und im Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Diese Entwicklung gilt es weiter voranzutreiben, ohne die Wettbewerbsposition unserer Flughäfen und damit unseres Wirtschaftsstandortes zu schwächen. **Die Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm kann nur durch ein für je-**

<p>für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene. Allerdings halten wir generelle weitere Einschränkungen der im europäischen und weltweiten Vergleich an deutschen Flughafenstandorten bereits sehr eingeschränkten Betriebszeiten für nicht vertretbar, ein generelles Nachtflugverbot in Deutschland lehnen wir ab.</p>	<p>über hinaus viele Menschen in der Berliner Innenstadt von Fluglärm entlastet. Inwieweit es weitere gesetzliche Maßnahmen im Sinne des Lärmschutzes geben muss und welche Gesetze dabei berücksichtigt werden müssen, wird vor dem Hintergrund der Evaluation des Fluglärm-schutzgesetzes zu klären sein. Hierbei muss ein vernünftiger Ausgleich zwischen den berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner und den Bedürfnissen eines funktionierenden Luftverkehrs in Deutschland das Ziel sein.</p>	<p>Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist im geltenden Luftverkehrsrecht nur unzureichend gewährleistet. Das Luftverkehrsgesetz enthält weder Grenzwerte für Fluglärm noch Maßgaben für eine lärmreduzierte Flugroutenplanung. Das Fluglärmgesetz regelt nur den nachsorgenden Schallschutz an Gebäuden und im Außenwohnbereich - zum aktiven Lärmschutz an der Quelle jedoch fehlen klare gesetzliche Regelungen. Diese Defizite wollen wir beheben. Dazu gehört, im Luftverkehrsrecht Grenzwerte für die Lärmbelastung einzuführen, die die Belastungen durch Fluglärm begrenzen und dadurch eine Beschränkung des Flugbetriebs beispielsweise durch Bewegungs- und Lärmkontingente befördern. Ebenso setzen wir uns dafür ein, entsprechend der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts den Schutz der gesetzlichen Nachtruhe für die gesamte Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) gesetzlich festzuschreiben.</p>	<p>muss im Luftverkehrsgesetz der Vorrang des Lärmschutzes für die Menschen vor den wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber fixiert und ein allgemeines Lärmminde-rungsgebot (nicht nur vor „unzumutbarem“) eingeführt werden – auch der Vorrang aktiven vor passiven Lärmschutzes wäre hier zu regeln. Darüber hinaus müssen die gesetzlichen Vorschriften zum Schutz vor Fluglärm reformiert werden – siehe nächste Antwort.</p>	<p>den Standort individuell angepasstes Zusammenspiel von aktivem und passivem Fluglärmschutz gelingen, so kann etwa bereits durch vorausschauende Raumplanung eine Beeinträchtigung durch Fluglärm weitestgehend abgewendet werden.</p>
---	--	--	---	--

5.

In dem „Fluglärmbericht 2017“ vom Mai 2017 zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes zeigt das Umweltbundesamt (UBA) auf, dass es einen umfassenden Reformbedarf beim Fluglärmschutzgesetz gibt. Die Umweltverbände unterstützen die Forderung des Umweltbundesamtes zur Absenkung der Lärmwerte zur Festsetzung des Lärmschutzbereiches, zur Beseitigung der Schlechterstellung von Bestandsflughäfen gegenüber baulich wesentlich erweiterten Flughäfen sowie von Bestandsgebäuden gegenüber Neubauten, zur Beseitigung der Schlechterstellung von zivilen gegenüber militärischen Flugplätzen sowie zur Beseitigung der zeitlichen Staffelung des Entstehens der Erstattungsansprüche für Schallschutzmaßnahmen und für Außenwohnbereichsentschädigungen.

Welchen konkreten Reformbedarf sieht Ihre Partei beim Fluglärmschutzgesetz?

Im Fluglärmschutzgesetz ist verankert, dass die Bundesregierung in diesem Jahr 2017 einen Bericht über die Überprüfung der Lärmwerte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik vorlegt. Unseres Wissens **beabsichtigt die Bundesregierung** sogar, über diesen gesetzlichen Auftrag hinauszugehen und eine **umfassende Prüfung der Regelungen zum Schutz vor Fluglärm** vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund wollen wir im Hinblick auf einen möglichen Reformbedarf des Fluglärmschutzgesetzes zunächst den **Bericht der Bundesregierung abwarten**.

Siehe Frage zuvor (gemeinsame Beantwortung)

Wir wollen das Fluglärmschutzgesetz umfassend reformieren und dabei zum Schutz vor Gesundheitsgefahren die **Auslösewerte für passiven Schallschutz senken, die Differenzierung** der Immissionsgrenzwerte **zwischen neuen oder baulich wesentlich erweiterten und bestehenden Flugplätzen abschaffen** und das **Schutzniveau gleich bemessen** sowie **Flugplätze verpflichten, Lärmmindeungskonzepten mit verbindlichen und messbaren Lärmmindeungszielen insbesondere für Lärm in den Nacht- und Nachtrandstunden umzusetzen**.

In der jetzigen Form schützt das Fluglärmschutzgesetz nicht die Betroffenen vor den Flughäfen, sondern die Flughäfen vor den Betroffenen. So stehen z. B. Siedlungsbereichszonen keine gesetzlich geregelten Beschränkungen des Verkehrsaufkommens auf Flughäfen gegenüber. Zudem endet der Geltungsbereich des Gesetzes an der Wohnungstür, weil es lediglich auf baulichen Schallschutz abzielt und für die Lärmbelastung im Freien maximal eine Außenwohnbereichsentschädigung gewährt wird. Der **Schutz vor Fluglärm sollte** daher, wie es bei allen anderen Lärmquellen der Fall ist, **in das Bundesimmissionschutzgesetz aufgenommen** werden. Auf dessen

Wir Freien Demokraten plädieren hinsichtlich einer effektiven Lärmbegrenzung für eine bessere Steuerung durch Anreizmechanismen. Es ist zu begrüßen, dass zahlreiche Flughäfen zunehmend auf **flexiblere Gebührenmodelle** setzen, die Starts und Landungen in der Nacht verteuern. **Derartige Anreizsysteme, die unnötige Nachtstarts in die Tageszeiten verlagern, sollten deshalb zwingend ausgebaut werden**.

			<p>Basis können leichter Betriebsbeschränkungen durchgesetzt werden, vor allem würde dies die Etablierung einer Gesamtlärmbeurteilung erleichtern. Wir teilen alle die von Ihnen genannten Einwände gegen die derzeitige Ausgestaltung des Fluglärmschutzgesetzes. Darüber hinaus erachten wir die Grenzwerte vor allem für die Nacht als zu hoch und wollen den auf Europäischer Ebene etablierten Lärmindex L(DEN) in das Gesetz einführen, weil hier Aufschläge für nächtlichen Fluglärm berücksichtigt werden und erst dann eine Anschlussfähigkeit des Gesetzes an die EU-Umgebungslärmrichtlinie gewährleistet ist. Mit Sorge betrachtet DIE LINKE derzeit, dass über die Neufassung der DIN 4109 der auf dem Fluglärmschutzgesetz basierende Schallschutzanspruch erheblich verschlechtert werden könnte. Dies wollen wir mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln verhindern.</p>	
--	--	--	--	--

6.

Vom Ziel der Bundesregierung, die Treibhausgasemissionen im Verkehr um mindestens 40 Prozent bis zum Jahr 2030 verglichen mit 1990 abzusenkten, sind wir noch meilenweit entfernt. Zwar wurde auf der Ebene der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) ein CO₂-neutralen Wachstums des internationalen Luftverkehrs von 2020 an mit Hilfe des marktbasiereten Offsetting-Systems (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) vereinbart. Hierdurch wird aber kein angemessener Beitrag zum Erreichen der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens geleistet. Deutschland sollte daher auf eine möglichst ambitionierte Verschärfung der Klimaschutzanforderungen im internationalen Luftverkehr hinwirken.

Durch welche Maßnahmen lassen sich nach Auffassung Ihrer Partei die Klimaschutzziele im Luftverkehr einhalten?

<p>Wir sind der Meinung, dass die im Rahmen der 39. Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO auf internationaler Ebene beschlossene Vereinbarung, von 2021 an mit Hilfe des marktbasiereten Offsetting-Systems „CORSA“ ein CO₂-neutrales Wachstum zu ermöglichen, durchaus ein angemessener Beitrag im Hinblick auf die umweltpolitische Verantwortung des Luftverkehrs ist. Die ICAO hat damit nicht nur ihr Ziel erfüllt, ein Instrument zu finden, das ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum ermöglicht. Mit „CORSA“ ist der internationale Luftverkehr die weltweit erste Branche, für die ein globa-</p>	<p>Die Reduktion der CO₂-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 CO₂-neutrales Wachstum ab dem Jahr 2020 beschlossen. Dies ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg der CO₂-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</p>	<p>An erster Stelle steht der Subventionsabbau, d.h. zumindest auf Inlandsflügen kann unverzüglich eine Kerosinbesteuerung eingeführt werden. Auch bei den internationalen Flügen muss es das vorrangige Ziel sein, Subventionen in Form von Kerosin- und Mehrwertsteuerbefreiungen abzuschaffen, dieses werden wir konsequent angehen. Bis dahin sollte zunächst die bis Ende 2016 geltende vorübergehende „Stop-the-Clock“-Entscheidung ersatzlos auslaufen und damit die gültige Emissionshandelsrichtlinie wieder in Kraft gesetzt werden, da sich die Internationale Zivilluftfahrtbehörde ICAO nicht auf ein wirksames System zur Sen-</p>	<p>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 Offset-System CORSA 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 Luftverkehr nicht „emissionslos“ sein wird, wobei es hier bereits vielverspre-</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen mit dem Emissionshandel als zentralem Steuerungsinstrument im Klimaschutz die Innovationskraft der Märkte nutzen, zunächst in der EU, so schnell wie möglich weltweit. Bis heute hat die deutsche Energiewende mehr als 150 Milliarden Euro gekostet, ohne dass es zu einer wirklichen Reduzierung der Emissionen gekommen wäre. Eine Unzahl von Klimaschutzziele und -instrumenten für unterschiedliche Lebensbereiche und Branchen verteuern den Klimaschutz unnötig und blockieren die Mittel für alternative Optionen der Treibhausgasreduzierung. Bessere Impulsgeber für klimafreundliche Innovatio-</p>
---	--	---	--	--

les Klimaschutzinstrument gilt!
Auch **auf europäischer Ebene** trägt der Flugverkehr seit 2012 durch eine **Einbeziehung in den europäischen Emissionshandel** zur Erreichung der Klimaziele bei. Flüge innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind somit abgabepflichtig. Flüge außerhalb des EWR wurden in Erwartung einer Einigung der ICAO vom Emissionshandel ausgenommen (sog. Stop-the-clock). Die Luftverkehrswirtschaft verfolgt nach eigenen Angaben zudem weitere Klimaschutzziele wie die Steigerung der Treibstoffeffizienz um jährlich 1,5 Prozent und das umfangreiche Senken der Netto-CO₂-Emissionen. Wir **begrüßen daher das klimapolitische Engagement des internationalen Luftverkehrs**. Wir werden die Bundesregierung zudem auch weiterhin darin unterstützen, die ambitionierten Klimaschutzziele zu erreichen.

Bestimmung der THG-Emissionen des internationalen Luftverkehrs. Außerdem müssen die beiden Säulen alternative Treibstoffe und neue Technologien (z.B. Antriebe) weiterentwickelt werden. Dazu benötigen wir Investitionen in Forschung und Entwicklung für emissionsarme Technologien.
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 Emissionsredukti-**

kung der CO₂-Emissionen aus der Luftfahrt geeinigt hat. Wir setzen uns auf internationaler Ebene für ein robustes Klima-Regime samt verbindlichem CO₂-Reduktionspfad der internationalen Luftfahrt ein. Darüber hinaus werden wir **nationale Reduktionsziele vorgeben für den Luftfahrtsektor festlegen** und entsprechende **konkrete Maßnahmen für mehr Klimaschutz im Luftverkehr in den Klimaschutzplan 2050 aufzunehmen. Mittelfristig muss ein Konzept** erstellt und durchgesetzt werden, wie auch die Luftfahrt **auf klimaneutrale Treibstoffe umgestellt** werden kann.

chende Technologien gibt, kann Luftverkehr nur durch dessen Reduktion einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. **Die in den bisherigen Antworten 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 werden sowie ein verbindliches globales Minderungsziel festgelegt** werden.

nen sind ein **weltweiter Preis für CO₂-Emissionen, langfristig verlässliche Emissionsziele und unternehmerische Flexibilität beim Handel mit den Emissionszertifikaten**. Deshalb wollen wir als ersten Schritt den **EU-Emissionshandel durch eine Ausweitung auf weitere Sektoren stärken** und damit fit für zukünftige Kooperationen mit anderen internationalen Emissionshandelssystemen machen. Allerdings brauchen globale Wirtschaftsbereiche wie Schifffahrt und Luftverkehr auch globale Vereinbarungen. Gleichzeitig **lehnen wir Eingriffe in die Preisbildung am Markt für Emissionszertifikate wie etwa Mindestpreise ab**. Mit den Erlösen aus der Versteigerung der Emissionszertifikate sollen keine Subventionstöpfe gefüllt werden. Darüber hinaus gilt es, **Forschung und Entwicklung im Hinblick auf alternative Kraftstoffe voranzubringen**.

on, 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 Verkehrswege**netz“, durch die Optimierung des Zusammenspiels der Verkehrsträger **mehr Inlandsflügen auf die Schiene** verlagern.

7.

Besteht seitens Ihrer Partei bzw. Fraktion die Bereitschaft, im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft Fragen des Luftverkehrs und des Lärmschutzes systematisch anzugehen und die Umweltverbände hierzu auch einzuladen?

Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion hat sich in den vergangenen Jahren immer wieder in unterschiedlichen und teilweise eigens dafür eingerichteten Arbeitsgruppen mit den Herausforderungen unseres Mobilitätssystems im Hinblick auf die steigenden Anforderungen des Umwelt- und Lärmschutzes auseinandergesetzt. Der „Initiativkreis Luftverkehr“ (IKL) der CDU/CSU-Bundestagsfraktion aus der 17. Wahlperiode oder der „Gesprächskreis Fluglärm“ in der gegenwärtigen Legislatur seien hier als Beispiele genannt. Im Rahmen dieser Gruppen wurde immer auch das Gespräch mit Interessensvertretern gegen Fluglärm und der Fluglärmkommissionen gesucht. **Eine Fortsetzung des Dialoges mit den Umweltverbänden ist uns weiterhin wichtig.**

Grundsätzlich müssen bei allen Fragen des Lärmschutzes natürlich auch die Umweltverbände einbezogen werden. Das zuständige **Bundesministerium für Umwelt und Bau tut dies** auch.

In der 18. Legislaturperiode hat ein regelmäßiger Austausch zwischen Umweltverbänden und uns zum Thema Lärmschutz stattgefunden. Das werden wir gerne weiter fortsetzen.

Natürlich. Zur Entwicklung und Durchsetzung politischer Alternativen zum ungebremsten Wachstumskurs im Verkehrsbereich (nicht nur Luftverkehr) **sind wir auf die Zusammenarbeit mit Verbänden, Initiativen und interessierten Bürgerinnen und Bürgern angewiesen.** Dies gilt umso mehr, da wirklich wirksame Maßnahmen (wie z.B. die Integration des Luftverkehrs in das Immissionsschutzgesetz) nicht in einem Sprint durchzusetzen sind, sondern eher nach einem Marathon.

An einem Austausch mit allen beteiligten Interessengruppen, auch mit der Zivilgesellschaft und den Verbänden, sind wir Freie Demokraten stets interessiert. Eine nachhaltige politische Lösung verkehrspolitischer Fragen und die konsequente Umsetzung der jeweiligen Lösungskonzepte **können nur im ständigen Dialog mit den betroffenen Akteuren erfolgen. Lassen Sie uns dazu auch nach der Bundestagswahl im Gespräch bleiben.**