

## Antrag

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Kordula Schulz-Asche, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Harald Ebner, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Corinna Rüffer, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### Fluglärm wirksam reduzieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Luftverkehr ist nach dem Straßenverkehr die bedeutendste verkehrsbedingte Ursache für Lärmbelästigungen (vgl. Drs. 17/11081). Die regelmäßig durchgeführten, repräsentativen Umfragen des Umweltbundesamtes zeigen: bundesweit fühlt sich fast jeder Dritte durch Fluglärm belästigt. Viele Menschen im Umland deutscher Flughäfen und Flugplätze sind hohen Lärmbelastungen ausgesetzt und fühlen sich in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Tagsüber stört der Lärm so sehr, dass ein Aufenthalt im Freien kaum möglich ist und nachts wird erholsamer Schlaf verhindert. Die Klagen aus der Bevölkerung sind begründet, denn Fluglärm stört nicht nur, er gefährdet die Gesundheit, weil unser Körper darauf mit Stress reagiert.

Dass Fluglärm die Gesundheit gefährdet, ist inzwischen unumstritten und wissenschaftlich gut belegt. Zahlreiche Studien aus Medizin und Lärmwirkungsfor-schung belegen den schädlichen Einfluss von Fluglärm auf die menschliche Ge-sundheit (vgl. Drs. 17/11081). Sie zeigen, dass insbesondere durch nächtliche Lärmbelastungen und die damit verbundenen Störungen des Schlafes gesundheit-liche Folgeschäden auftreten können. Eine dauerhafte Lärmbelastung zur Nacht-zeit kann zu einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen. Darüber hinaus wurde in aktuellen Untersuchungen nachgewiesen, dass bei einer Zunahme der Fluglärmbelastung mehr Schlaf- und Beruhigungsmittel eingenom-men werden und die Lese- und Gedächtnisfähigkeit bei Kindern beeinträchtigt wird. Kinder, ältere und kranke Menschen sind für die schädlichen Wirkungen von Lärm besonders sensibel. Durch Fluglärm entstehen vermeidbare Krankhei-ten und damit auch unnötige Kosten für das Gesundheitssystem.

Das Wachstum des Luftverkehrs vom Lärmzuwachs zu entkoppeln ist bisher nicht gelungen. Die Konflikte, die durch den Flugverkehr insbesondere in dicht besiedelten Gebieten vor allem in den Nachtstunden hervorgerufen werden, nehmen weiter zu. Zwar sind neue Flugzeuge in den letzten Jahrzehnten deutlich leiser geworden, doch der rasante Anstieg des Luftverkehrs und der lange Einsatz älterer Flugzeugtypen hat zur Folge, dass die Lärmbelastung für die Bevölkerung trotzdem nicht signifikant sinkt, sondern teilweise weiter zunimmt. Der Flugverkehr in Deutschland hat sich in den letzten zwanzig Jahren mehr als verdoppelt – sowohl bezogen auf die Zahl der Passagiere als auch die beförderte Menge an Fracht darunter Post. Kein anderer Verkehrsträger ist in dieser Geschwindigkeit gewachsen. Die Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur geht von einem weiteren Zuwachs des Luftverkehrs von 65 Prozent bis 2030 aus.

Dieser Wachstumsboom wurde in erheblichem Maße durch die niedrigen und im Verlauf der letzten zwei Jahrzehnte deutlich gesunkenen Ticketpreise begünstigt. Dies wiederum ist das Ergebnis der Liberalisierung des Luftverkehrssektors in der Europäischen Union und einer umfassenden Subventionierung des Luftverkehrs in Deutschland. Während Dieselloks, Autos und Busse selbstverständlich versteuerten Kraftstoff tanken, zahlen Fluggesellschaften keine Kerosinsteuer. Bei Flügen ins Ausland verzichtet der Fiskus sogar auf Einnahmen aus der Mehrwertsteuer. Durch die teilweise massive staatliche Subventionierung haben sich Regionalflughäfen als bevorzugter Standort für Billigfluggesellschaften etabliert. Die jährlichen Steuerbefreiungen des Luftverkehrs belaufen sich dabei auf mindestens 10 Milliarden Euro.

Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ist im geltenden Luftverkehrsrecht nur unzureichend gewährleistet. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) der Bundesregierung hat in seinem im vergangenen Jahr veröffentlichten Sondergutachten „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ festgestellt, dass der „Flugverkehr und Fluglärm vom geltenden Recht in nicht mehr zeitgemäßer Weise privilegiert“ werden und die „gesetzliche Regelung der Fluglärmproblematik im Luftverkehrsrecht unterentwickelt“ sind.

Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) enthält weder Grenzwerte für Fluglärm noch Maßgaben für eine lärmreduzierte Flugroutenplanung. Das Verfahren zur Festlegung der Flugverfahren erfolgt ohne verbindliche Einbeziehung der Betroffenen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Öffentlichkeitsbeteiligung beim Neu- und Ausbau von Flughäfen weisen „erhebliche Defizite auf“. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen weist darauf hin, dass „anders als bei Lärm durch Straßen- und Schienenverkehr, der mit der Verkehrslärmschutzverordnung zum BImSchG (16. BImSchV) eine Regelung erfahren hat, für Fluglärmimmissionen keine vergleichbaren Vorgaben existieren.“ Das Fluglärmgesetz (FluLärmG) regelt nur den nachsorgenden Schallschutz an Gebäuden und im Außenwohnbereich. „zum aktiven Lärmschutz an der Quelle enthält sich der Gesetzgeber einer Regelung“, stellen die Experten des Sachverständigenrats für Umweltfragen fest.

Die die Bundesregierung tragenden Fraktionen haben zwar in ihrem Koalitionsvertrag die deutliche Verbesserung des Schutzes vor Verkehrslärm angekündigt. Bei der Ankündigung ist es jedoch bisher geblieben, substantielle gesetzgeberische Vorschläge liegen nicht vor. Es ist nicht erkennbar, dass die Defizite im Luftverkehrsrecht tatsächlich beseitigt werden sollen. Bekenntnissen folgen keine Ta-

ten. So hat sich die Bundesregierung zwar zu den Zielen des Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II bekannt, nach dem ausgehend vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2020 beim Fluglärm eine Minderung der Lärmbelästigung um 20 Prozent erreicht werden soll. Die angekündigten Maßnahmen, bessere Lärmzulassungsstandards für neue Flugzeuge und lärm mindernde Anflugverfahren, reichen angesichts der jährlichen Wachstumsraten im Flugverkehr nicht im Ansatz aus, um diese Zielstellung innerhalb der nächsten fünf Jahre zu erreichen. Bei dem ebenso angekündigten Nationalen Luftverkehrskonzept ist nicht erkennbar, dass darin eine umfassende Lärm minderungsstrategie verankert werden soll.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzesentwurf für Regelungen im Luftverkehrsrecht zu vorzulegen, die wie für alle anderen Verkehrsträger im Bundesimmissionschutzgesetz (BImSchG) auch, aktivem Schallschutz vor passivem Schallschutz Vorrang einräumen;
2. zum Schutz und zur Vorsorge vor Fluglärm im Luftverkehrsrecht Grenzwerte für die Lärmbelastung (für Dauerschall- und Spitzenpegel) einzuführen, die die Belastungen durch Fluglärm nach oben hin begrenzen und dadurch eine Beschränkung des Flugbetriebs beispielsweise durch Bewegungs- und Lärmkontingente befördern;
3. einen Gesetzesentwurf vorzulegen, der ein Lärm minderungsgebot im Luftverkehrsrecht zu verankert, welches die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisationen dazu verpflichtet, Fluglärm grundsätzlich und insbesondere während der Nachtstunden zu reduzieren;
4. einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um eine Kodifizierung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Schutz der gesetzlichen Nachtruhe vorzunehmen, die den Schutz der gesamten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) gewährleistet;
5. bei der Abwicklung des Luftverkehrs den Lärmschutz bei der Flugsicherung an zweiter Stelle nach der Sicherheit des Flugbetriebs zu berücksichtigen (u.a. § 27 c LuftVG);
6. einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um im Luftverkehrsgesetz Abwägungskriterien für die Festlegung von Flugverfahren (Flugrouten) zu definieren, die auch Kriterien für Einzelfreigaben bestimmen, so dass Flugverfahren die Regel und Einzelfreigaben die Ausnahme sind;
7. einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um im Verfahren zur Festlegung von Flugverfahren die grundsätzliche Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung sowie einer Öffentlichkeitsbeteiligung gesetzlich zu verankern;
8. einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um im Luftverkehrsrecht die Aufgaben, die Zusammensetzung und die Mindestausstattung der Fluglärmkommissionen verbindlich zu regeln;

9. einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um die rechtlichen Grundlagen zu schaffen, dass die Maximalkapazität von Flughäfen mit dem Planfeststellungsbeschluss rechtsverbindlich festgesetzt wird und das Kriterium der „wesentlichen Änderung“ bei luftseitigen und landseitigen Erweiterungen von Flughäfen zu definieren, um eine bauliche Erweiterung von Flughäfen in Einzelschritten ohne Durchführung eines begleitenden Verwaltungsverfahrens zu unterbinden;
10. einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um bundesweit verbindliche Mindestkriterien für die verursachergerechte lärm- und emissionsbezogene Differenzierung der Entgelte im Luftverkehrsgesetz zu verankern und die Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums zum Ausschluss besonders lauter Flugzeuge vor allem nachts nach dem Stand der Technik zu überarbeiten;
11. die Evaluierung des Fluglärmgesetzes (FluLärmG) vorzuziehen, und einen Gesetzesentwurf vorzulegen, um das FluLärmG umfassend zu novellieren und dabei zum Schutz vor Gesundheitsschäden
  - a. die Auslösewerte für den passiven Schallschutz (Dauerschall- und Spitzenpegel) zu senken und dabei insbesondere für die Nachstunden erhebliche Absenkungen vorzusehen,
  - b. die Differenzierung der Immissionsgrenzwerte zwischen neuen oder baulich wesentlich erweiterten und bestehenden Flugplätzen abzuschaffen und das Schutzniveau gleich zu bemessen;
  - c. die zeitliche Staffelung, die den Anspruch auf Aufwendungsersatz erst im sechsten Jahr nach Ausweisung der Lärmschutzzone entstehen lässt, abzuschaffen
  - d. die Verpflichtung für Flugplätze aufzunehmen, dass diese zur Aufstellung von Lärmminderungskonzepten mit verbindlichen und messbaren Lärmminderungszielen insbesondere für Lärm in den Nacht- und Nachtrandstunden verpflichtet;
12. im Nationalen Luftverkehrskonzept eine umfassende Lärmminderungsstrategie für den Luftverkehr zu verankern und eine bundesweite Bedarfplanung für den Luftverkehr vorzunehmen und damit eine Standortkonzeption für Flughäfen aufzustellen;
13. im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) eine Konzeption zur besseren intermodalen Anbindungen der internationalen Flughäfen in Deutschland vorzulegen, um die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene zu fördern;
14. die Luftverkehrssteuer (LuftVStG) beizubehalten und ökologischer auszugestalten, indem die Steuersätze nach Streckenlängen, Kerosinverbrauch und Ticketpreis stärker ausdifferenziert werden.

Berlin, den 17. März 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

## Begründung

Zu 1.) Im Gutachten „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ des Sachverständigenrats für Umweltfragen wird festgestellt, dass der vorhandene gesetzliche Rahmen keinen grundsätzlichen Vorrang von aktivem Lärmschutz enthält. So sollen gesetzliche Regelungen geschaffen werden, die den aktiven Schallschutz im Luftverkehrsrecht vorrangig berücksichtigen. Der Grundsatz „aktiv vor passiv“ muss bei den Lärmschutzmaßnahmen im Luftverkehr ebenso gelten wie für Straße und Schiene.

Zu 2.) Das LuftVG enthält keine Grenzwerte für Fluglärm. Hingegen sind beim Straßen- und Schienenverkehr Lärmgrenzwerte im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) verankert, die nicht überschritten werden dürfen. Das Bundesimmissionsschutzgesetz ist auf Flugplätze ausdrücklich nicht anwendbar. Dieses Fehlen gesetzlicher Vorgaben geht zu Lasten der Fluglärm betroffenen. Silvia Schütte, Regine Barth und Prof. Dr. Elmar Giemulla weisen in ihrem „Gutachten zur Prüfung von formell- und materiell-rechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten“ im Auftrag des Umweltbundesamts (UBA) darauf hin, dass das Fehlen von Grenzwerten für die Lärmbelastung zu verstärkten Problemen bei der Flugroutenfestlegung führt.

Zu 3.) Bislang sind die Luftfahrtbehörden und Flugsicherungsorganisation (DFS) nicht dazu verpflichtet, Fluglärm grundsätzlich zu reduzieren – sondern nur den „unzumutbaren“ Fluglärm. Im Luftverkehrsgesetz (LuftVG) haben sie auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm „hinzuwirken“ (§ 29b Absatz 2 LuftVG). Der SRU weist jedoch darauf hin, dass im LuftVG im Hinblick auf die Flugroutenfestlegung nicht geklärt ist, wann eine Lärmbelastung die Grenze zur Unzumutbarkeit überschreitet.

Zu 4.) Nachtflugverbote und -beschränkungen sind regelmäßig aufgrund von Bundesverwaltungsgerichtentscheidungen durchgesetzt worden. Der Gesetzgeber sollte die Rechtsprechung im Luftverkehrsrecht kodifizieren. Anknüpfend an § 29b LuftVG, wonach „auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist“, verlangt die jüngere Rechtsprechung eine erhöhte Rechtfertigung für einen Nachtflugbetrieb. Die Anlage 3 zum FluLärmG definiert die Nachtzeit als die Zeit zwischen 22 und 6 Uhr.

Zu 5.) Bei der Abwägung der unterschiedlichen Belange soll die Gesundheit der durch Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger sowohl tagsüber als auch nachts eine höhere Bedeutung beizumessen werden, als wirtschaftlichen und verkehrlichen Belangen („flüssige Abwicklung“). Im Luftverkehrsgesetz muss geregelt werden, dass der Lärmschutz durch die Luftfahrtbehörden und die Deutsche Flugsicherung (DFS) an zweiter Stelle nach der Sicherheit des Flugbetriebs zu berücksichtigen ist. Erst danach sollten die wirtschaftlichen Interessen von Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen folgen.

Zu 6.) Die Abwägungskriterien für Flugrouten sind im Luftverkehrsgesetz nicht klar genug aufgeführt und priorisiert. Der SRU kritisiert, dass „in der Praxis an etlichen Flughäfen regelmäßig oder sogar überwiegend andere als die durch die Flugroutenfestlegung vorgesehenen Flugrouten geflogen werden“. Damit werden aufwändige Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse für die Festlegung von Flugrouten und die damit zusammenhängende technisch aufwändige Festlegung der Lärmschutzgebiete nach Fluglärmschutzgesetz ad absurdum geführt.

Zu 7.) Die Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten ist momentan vollkommen ungenügend. Dies zeigt auch die hohe Zahl der Petitionen (384 Petitionen zum Thema Flugrouten), die den Bundestag zu diesen Fragen erreichen (vgl. zum Beispiel Petition Nr. 1-17-040048 (Flugroutenführung Frankfurt), Petition Nr. 1-17-12-962-055329 (Flugroutenführung Mainz), sowie Petition 1-16-12-962 -024765 (Flugroutenführung Leipzig). Nach Ansicht des SRU verstößt das deutsche Recht zudem gegen die UVP-Richtlinie, da nicht sichergestellt wird, dass bei der erstmaligen Zulassung eines Flughafens die Umweltauswirkungen des tatsächlichen Flugbetriebs einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Die Europäische Kommission hat wegen Verstoß gegen die UVP-Richtlinie im Mai 2013 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eröffnet. Im vom Umweltbundesamt beauftragten Gutachten werden umfangreiche Vorschläge zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung von Flugrouten unterbreitet. Insbesondere sollen betroffene Bürgerinnen und Bürger sich im Internet umfangreich über Flugroutenverfahren informieren können.

Zu 8.) Die Fluglärmkommissionen leisten einen wesentlichen Beitrag zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Deren Zusammensetzung sieht regional sehr unterschiedlich aus, die Einbeziehung der Betroffenen ist somit unterschiedlich stark ausgeprägt. Um die immer komplexer werdenden Beratungsgegenstände qualifiziert bearbeiten und den gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung bei der Festlegung von Flugverfahren gerecht zu werden, ist die sächliche und personelle Ausstattung der Fluglärmkommissionen auszubauen und abzusichern. Hierfür ist das Luftverkehrsgesetz durch eine Verordnung zur Arbeitsweise und der damit verbundenen Mindestausstattung der Fluglärmkommissionen zu präzisieren. Darüber hinaus muss Zielrichtung für eine verbesserte rechtliche Grundlage auch sein, das Einwirken der Fluglärmkommissionen verbindlicher zu gestalten.

Zu 9.) Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Gutachten festgestellt, dass „die gegenwärtige Rechtslage es ermöglicht, Flughäfen über Jahre und Jahrzehnte in Einzelschritten immer weiter auszubauen, ohne dass es jemals zur Durchführung eines begleitenden Verwaltungsverfahrens kommt – wenn nämlich die einzelnen Ausbaumaßnahmen jeweils als nicht „wesentlich“ einzustufen sind.“

Zu 10.) Start- und Landeentgelte sind ein wichtiges Instrument zur „Belohnung“ leiser und „Bestrafung“ lauter Flugzeuge. Sie sind allerdings nur dann wirksam, wenn sie stark differenziert und zeitlich nach Tages-/Nachtrand- und Nachtruhezeiten gestaffelt werden und eine verursachergerechte Bemessung nach den individuellen Lärmwerten der Luftfahrzeuge erfolgt. Insbesondere für die sensiblen Nachtruhe- und Nachtrandzeiten sind deutlich höhere Entgelte zwingend erforderlich. Bundesweit müssen verbindliche Kriterien für die verursachergerechte lärm- und emissionsbezogene Differenzierung der Entgelte im Luftverkehrsrecht verankert werden.

Zu 11.) Die im FluLärmG festgelegten Auslöswerte für die Einrichtung von Lärmschutzbereichen sind deutlich zu hoch. Sie entsprechen nicht dem aktuellen Stand zahlreicher nationaler und internationaler Studien aus Medizin und Lärmwirkungsforschung, wie beispielsweise den Studien der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und des Joint Research Center der Europäischen Kommission. Der

SRU hat bereits 2008 kritisiert, dass die genannten Ansprüche im Fluglärmgesetz je nach dem Grad der Fluglärmbelastung teilweise erst mit Beginn des sechsten Jahres nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches entstehen. Um die Betroffenen wirksamer zu schützen, ist es zudem notwendig, verbindliche Werte für Lärmobergrenzen einzuführen und die Auslösewerte für den passiven Schallschutz mittelfristig auf maximal 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts senken, denn oberhalb dieser Werte ist laut Umweltbundesamt eine schädliche Wirkung zu erwarten. Neben einer Begrenzung der (über längere Zeit gemittelten) Dauerschallpegel bedarf es außerdem klar definierter Grenzen für die Einzelschallpegel, weil einzelne laute Flugzeuge nachts dazu führen, dass Menschen aus dem Schlaf gerissen werden. Beim Fluglärm wird man den tatsächlichen Lärmbelastungen mit gemittelten Dauerschallpegeln deswegen nicht wirklich gerecht.

Zu 12.) Ein Nationales Luftverkehrskonzept muss insbesondere dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm eine zentrale Bedeutung beimessen. Die Gesundheit der von Fluglärm betroffenen Bürgerinnen und Bürger darf keine untergeordnete Rolle spielen. Die Forderung nach einer Lärminderungsstrategie wurde in den Empfehlungen der „Posch-Kommission“ - „Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“ – aufgenommen. Die Kommission war eine Arbeitsgruppe unter Leitung des ehemaligen hessischen Verkehrsministers Dieter Posch. Kommissionsmitglieder waren hochrangige Vertreter des Bundes (BMVBS, BMWI, UBA), der Länder (Hessen, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg) und der Wirtschaft (BDI und BDL). Sie hat ihren Bericht im September 2013 vorgelegt.

Hinsichtlich einer nachhaltigen Gestaltung und Nutzung des Flughafenetzes in Deutschland bedarf es dringend einer besseren länderübergreifenden Abstimmung, Vernetzung und Planung. Eine Standortkonzeption ist notwendig, denn nicht selten wird die Notwendigkeit eines Flughafenausbaus allein aus lokaler bzw. landespolitischer Sicht beurteilt, ohne die Auswirkungen auf bereits bestehende Flugplätze in der Nachbarschaft zu berücksichtigen. Im Flughafenkonzept der Bundesregierung aus dem Jahr 2009 wurde bereits festgestellt: „Dies kann dazu führen, dass sich von mehreren benachbarten Flugplätzen keiner betriebswirtschaftlich selbständig tragen kann und von den – meist öffentlichen – Eigentümern bezuschusst werden muss.“

Zu 13.) Der Bundesverkehrswegeplan 2015 befindet sich in der Aufstellung. In der vorgelegten Grundkonzeption werden keine konkreten Aussagen zur intermodalen Verknüpfung der Verkehrsträger getroffen. Es wird nur unzureichend Bezug zur Anbindung der Flugverkehrsinfrastruktur genommen. Dabei besteht ein erhebliches Verlagerungspotenzial vom Flugzeug auf die Schiene auf Kurzstreckenverbindungen. So könnten bis zum Jahr 2025, nach der Realisierung des Bedarfsplans Schiene, in Frankfurt 25 Prozent, in München 17 Prozent und in Hamburg rund 27 Prozent der Flüge auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden (vgl. BT-Drs. 17/9253).

Zu 14.) Die externen Kosten des Flugverkehrs sind mehr als doppelt so hoch wie die der Bahn. Während Dieselloks, Autos und Busse selbstverständlich versteuerten Kraftstoff tanken, zahlen die Fluggesellschaften keine Kerosinsteuer. Bei Flügen ins Ausland verzichtet der Fiskus sogar auf Einnahmen aus der Mehrwertsteuer. Die daraus resultierende Steuerersparnis der Luftverkehrsbranche in Höhe von etwa jährlich zehn Milliarden Euro hat den enormen Zuwachs des Luftverkehrs begünstigt. Die Luftverkehrssteuer ist ein erster Schritt dahin, die Subventionspraxis im Luftverkehr zu beenden. Sie muss jedoch ökologisch ausgestaltet

werden, um eine entsprechende Lenkungswirkung zu entfalten. Deshalb sollte die Luftverkehrssteuer nach Streckenlängen (z.B. in 5-8 Distanzklassen), Kerosinverbrauch und Ticketpreis (Economy, Business Class und First Class) stärker ausdifferenziert werden. Frachtflüge werden sogar komplett von der Luftverkehrssteuer ausgenommen. Diese sollten mit einem eigenen Steuertarif pro Frachtmenge einbezogen werden.