

Wahlprüfsteine der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) anlässlich der Wahl zum Europäischen Parlament am 26. Mai 2019

Anlässlich der Wahl zum Europäischen Parlament am 26. Mai 2019 hat die BVF die Bundesgeschäftsstellen von CDU, CSU, SPD, AfD, FDP, Linke, Grüne und AFD gebeten, Stellung zu folgenden Fragen bezüglich des Luftverkehrs zu nehmen. Hier die Antworten:

1. Welche konkreten Vorschläge hat Ihre Partei zur Bekämpfung von Fluglärm auf europäischer bzw. internationaler Ebene?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
Wir befürworten die Verschärfung der Lärmzulassungsgrenzwerte für neue Flugzeuge auf internationaler Ebene (ICAO). CDU und CSU wollen zusätzliche Mittel für die Forschung und Entwicklung neuer lärmarmen Technologien wie für emissionsarme Flugzeugtriebwerke bereitstellen. Für die Festlegung der Flugrouten setzen wir auf eine verbesserte Transparenz in den Verfahren. Dabei ist entscheidend, frühzeitig die betroffenen Menschen zu informieren und in einen Dialogprozess mit allen Beteiligten einzubinden. Die Fluglärmkommissionen werden wir in ihrer Arbeit unterstützen.	Die Umgebungslärm-Richtlinie sollte vor dem Hintergrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und mit Bezug auf die Umsetzung verbindlicher Grenzwerte überprüft werden. Dabei müssen natürlich auch Flugemissionen einbezogen werden. Es gilt, auf die Empfehlungen der WHO zurückzugreifen. In unserem Wahlprogramm gibt es zum Thema Lärm eine grundsätzliche Aussage: Wir wollen alternative emissionsarme Antriebe und nachhaltige Infrastruktur bei Flugzeugen und Schiffen fördern. Auch hier müssen wir einen Transformationsprozess hin zu Elektroantrieben, Wasserstoff- und Brennzellentechnologie und	Keine Antwort.	Der beste Lärmschutz findet immer an der Quelle statt. Umso weniger Lärm überhaupt erst entsteht, desto weniger Maßnahmen müssen anschließend zum Schutz von Anwohnern ergriffen werden. Flughäfen können mit Hilfe von lärmabhängigen Flugentgelten zusätzliche Anreize schaffen, so dass sich die Investitionen in modernes Material für die Fluggesellschaften rechnet. Aber auch die regelmäßige Überprüfung von An- und Abflugrouten und deren Optimierung sowie der Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen in Wohngebäude sind wichtige Bausteine beim Lärmschutz. Zudem kann bereits durch vorausschau-	Fluglärm muss vor allem an der Quelle reduziert werden. Da das Luftverkehrswachstum bisher alle technischen Fortschritte im Bereich lärmoptimierter Triebwerke im Ergebnis zunichtegemacht hat, ist die Reduktion des Luftverkehrs das zentrale Anliegen der LINKEN, insbesondere zur Nachtzeit. Wie in den weiteren Punkten näher ausgeführt wird, setzen wir dabei auf die steuerliche Belastung des Luftverkehrs sowie ordnungspolitische Maßnahmen. Eine Verschärfung der von der ICAO festgelegten Lärmgrenzwerte für neue Flugzeugtypen ist trotz dieses Schwerpunktes eines der Ziele der LINKEN.	Lärm macht krank. Das Fluglärmschutzgesetz reicht nicht aus, um die Bevölkerung wirksam zu schützen. Maßnahmen zur Vermeidung von Fluglärm und verbindliche Lärmobergrenzen oder gar Lärmreduktionsziele fehlen völlig. Dies wird auch vom Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) der Bundesregierung in einem Sondergutachten kritisiert. Wir brauchen deshalb endlich wirksame Lärmobergrenzen, ein Lärminderungsgebot für Fluglärm und echten Schutz der gesetzlichen Nachtruhe. Im Luftverkehrsrecht muss wie bei den anderen Verkehrsmitteln ein Vorrang von aktivem Schallschutz vor passivem Schallschutz verankert wer-

	<p>der Nutzung von synthetischen Treibstoffen. Gefragt sind zudem leichtere Materialien beim Flugzeugbau und die Optimierung von Flugrouten. Die Elektrifizierung der Infrastruktur von Flug- und Seehäfen ist ein weiteres wichtiges Element zur Reduktion der Umweltbelastungen. Neben der Luftbelastung wollen wir auch die Lärmbelastung durch alternative Technologien minimieren.</p>		<p>ende Raumplanung eine Beeinträchtigung durch Fluglärm weitestgehend abgewendet werden.</p>	<p>Gleiches gilt für schärfere Beihilferechtlinien insbesondere für Regionalflughäfen, wobei vor allem die Gruppenfreistellung für kleine Flughäfen wieder zu streichen ist. Da wie z.B. am Flughafen Düsseldorf permanent verspätungsbedingt die Nachtruhe gestört wird, fordern wir eine automatische Entschädigung von Passagieren im Falle einer Verspätung von mehr als drei Stunden, um den Druck zur Einhaltung der Flugpläne zu erhöhen.</p>	<p>den.</p> <p>Wir fordern europaweite Mindestgrenzen von 65 dB während Werkstunden, 60 dB in den Abendstunden und max. 55 dB während der Nacht. Darüber hinaus sollten Städte und Kommunen auch strengere Grenzen einführen dürfen.</p> <p>Die EU sollte zudem international selbstbewusst auftreten und innerhalb der ICAO für besseren Lärmschutz eintreten.</p> <p>Lärm muss immer vor allem an der Quelle bekämpft werden. Wir kritisieren deshalb, dass die Europäische Kommission einen Rückzieher bei der Verpflichtung der sogenannten Hushkits gemacht hat.</p>
--	---	--	---	--	---

2. Welchen Reformbedarf sieht Ihre Partei bei der EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. der EU-Verordnung über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
<p>Wir halten die bestehenden Verordnungen grundsätzlich für angemessen. Klar ist, dass wir die Verhängung pauschaler Flugverbote strikt ablehnen. Wir wollen im Luftverkehr die zügige Umsetzung lärmarmen Flugverfahren vorantreiben und Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge setzen. Bei allen Planungen an Flughafenstandorten müssen die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig einbezogen werden. Dabei ist auf die Nachtruhe für die Bevölkerung rund um den Flughafen in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz weiterhin in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die Lärmgrenzwerte für den Schutz der Menschen rund um die Flughäfen werden wir nach den gesetzlichen Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik überprüfen und weiterentwickeln.</p>	<p>Die Umgebungslärm-Richtlinie sollte vor dem Hintergrund neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und mit Bezug auf die Umsetzung verbindlicher Grenzwerte überprüft werden. Dabei müssen natürlich auch Flugemissionen einbezogen werden. Dabei sollte auf die Empfehlungen der WHO zurückgegriffen werden.</p>	<p>Keine Antwort.</p>	<p>Die Regeln der EU-Verordnung auf Basis des Balanced-Approach-Ansatzes der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO halten wir für eine gute und ausgewogene Grundlage. Wir sehen daher keinen Änderungsbedarf.</p>	<p>Wir wollen die Betriebsbeschränkungsverordnung wieder zu einer Verordnung machen, die diesen Namen verdient. Wir setzen uns für die Streichung des „ausgewogenen Ansatzes“ ein, welcher der Verhängung von Betriebsbeschränkungen, wie z.B. einem Nachflugverbot, fast unüberwindbare Hürden setzt. Die Umgebungslärmrichtlinie bietet gute Ansätze für aktiven Lärmschutz, die ausgebaut werden müssen. Zum einen müssen die bisherigen Schwellenwerte zur Auslösung von Lärmaktionsplanungen endlich verbindliche Lärmobergrenzen werden, zum anderen müssen auf kommunaler Ebene beschlossene Lärmaktionspläne für Flughafenbetreiber verbindlicher werden.</p>	<p>Mit der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EC gibt es einen gemeinsamen europäischen Ansatz zur Minderung der Lärmbelastung. Von den Mitgliedstaaten wird verlangt, detaillierte Lärmkarten zu erstellen. Jedoch sind diese Informationen oftmals lückenhaft, unzureichend und untereinander inkompatibel. Wir fordern zum einen eine bessere Qualität und Vereinheitlichung der Erhebungsdaten, zum anderen rufen wir die Europäische Kommission dazu auf, strenger die Daten zu kontrollieren und konsequenter auf Verstöße gegen die Richtlinie zu reagieren.</p>

3. Wie steht Ihre Partei zu Landeerlaubnissen von Überschallflugzeugen (SST = Supersonic Transport), die derzeit in den USA entwickelt werden auf europäischen Flughäfen?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
<p>Wir befürworten den Einsatz neuer Technologien und möchten die Forschung und Entwicklung im Bereich der Luftfahrt nachhaltig fördern. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir grundsätzlich die Herstellung neuer Überschallflugzeuge als Teil eines moderneren und effizienteren Mobilitätsangebots. Jedoch ist für uns auch klar, dass dieser Fortschritt nicht um jeden Preis erzielt werden darf. Eine unverhältnismäßige zusätzliche Belastung unserer Umwelt und somit der zukünftigen Generationen lehnen wir ab. Daher gilt es, sich intensiv darum zu bemühen, Technologien zu entwickeln, die zwar einen effizienteren Luftverkehr ermöglichen, aber gleichzeitig zur Lärm- und Emissionsreduzierung beitragen.</p>	<p>Dieses Thema muss sehr intensiv diskutiert werden, sobald Flugzeuge tatsächlich marktreif sind und stationiert werden. Lärmschutzbestimmungen sind zu beachten.</p>	<p>Keine Antwort.</p>	<p>Wir stehen technologischen Entwicklungen positiv gegenüber. Das gilt auch für Überschallflugzeuge. Ob eine Überschallfliegerei überhaupt wirtschaftlich betrieben werden kann, wird sich zeigen müssen und lässt sich heute noch gar nicht beantworten. Daher ist auch die Frage nach Landeerlaubnissen eher hypothetischer Natur.</p>	<p>Überschallflugzeugen steht DIE LINKE schon aufgrund ihres enormen Treibstoffverbrauches skeptisch gegenüber. Da selbige auch im Bereich der Lärmemissionen noch schädlicher sind als die sich derzeit im Einsatz befindlichen Langstreckenflugzeuge, dürfen Überschallflugzeuge aus unserer Sicht nicht auf siedlungsnahen Flughäfen betrieben werden, was eine Landung auf fast allen deutschen Verkehrsflughäfen ausschließt.</p>	<p>Da Überschallflugzeuge nicht zu der Bekämpfung der bereits bestehenden Probleme - allen voran der Bekämpfung von Lärm- und Klimaemissionen - beitragen werden, stehen wir diesen sehr skeptisch gegenüber.</p>

4. Welche konkreten Vorschläge hat Ihre Partei zur Senkung der klimaschädlichen Emissionen des Luftverkehrs auf europäischer bzw. internationaler Ebene?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
<p>Wir wollen marktwirtschaftliche Instrumente für einen wirksamen und effizienten Klimaschutz verstärkt anwenden. Dazu zählt auch ein spürbares – internationales und breit angelegtes — Preissignal für die Emission von Treibhausgasen. In diesem Zusammenhang befürworten wir die Einbindung des Flugverkehrs in ein globales Anreizsystem zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.</p>	<p>Nach der Einschätzung der großen Mehrheit des Europäischen Parlamentes ist CORSIA nach aktuellem Stand kein angemessener Ersatz für den europäischen Emissionshandel. Aber auch dieser muss verbessert werden: So werden aktuell zu viele Zertifikate kostenlos vergeben und nicht-CO₂-Emissionen mit Klimawirkung nicht einberechnet. Außerdem hat das Europäische Parlament mehrfach klargemacht, dass die Aussetzung des transkontinentalen Luftverkehrs aus dem Emissionshandel ("Stop the Clock") befristet ist und beendet wird, falls kein zufriedenstellender internationaler Rahmen zur Eindämmung der Flugemissionen gefunden wird. CORSIA erfüllt diese Anforderungen nach aktuellem Stand nicht. Angesichts des starken Wachstums im europäischen und internationalen Flugverkehr ist eine Reduktion der Emissionen auf absehbare Zeit unrealistisch. Sie müssen jedoch so weit wie möglich eingedämmt werden und einen angemessenen Preis bekommen, damit Mittel und Anreize für die Entwicklung neuer, emissionsärmerer Technologien mobilisiert werden. Wir begrüßen Vorstöße im</p>	<p>Keine Antwort.</p>	<p>Der europäische Luftverkehr ist in den europäischen Emissionshandel eingebunden. Dadurch findet das Wachstum im Luftverkehr schon heute klimaneutral statt. Durch das globale CO₂-Kompensationssystem CORSIA wird dieses ab 2020 auch international geschehen. Damit verfügt der Luftverkehr bereits heute über ein effizientes marktwirtschaftliches Instrument zur Vermeidung von Treibhausgasemissionen.</p>	<p>Hier gilt das gleiche wie für den Lärmschutz – ohne Reduktion des Luftverkehrs können die Emissionen des Luftverkehrs nicht ausreichend gesenkt werden. Dies gelingt nur, wenn die externen Kosten des Fliegens umfassend „eingepreist“ werden. Neben einer Kerosinsteuer befürworten wir die derzeit im Europäischen Rat diskutierte CO₂-basierte Luftverkehrsabgabe, welche jedoch höher sein muss als die in Deutschland zu entrichtende Luftverkehrssteuer. Vor allem müssen Kurzstreckenflüge erheblich stärker als heute belastet werden, denn das Potenzial für die Verlagerung von Flügen auf die Bahn wird bei weitem nicht ausgeschöpft. Kurzstreckenflüge dürfen nicht billiger sein als Bahnfahrten. Perspektivisch muss zudem für den verbleibenden Luftverkehr das Kerosin durch synthetische Kraftstoffe ersetzt werden, welche jedoch nur im Luft- und Seeverkehr eine echte Alternative zur (batterie)elektrischen Mobilität darstellen.</p>	<p>Schon heute macht der Flugverkehr etwa 3 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen aus. Und dabei sind noch nicht einmal die Auswirkungen der Triebwerkemissionen in den oberen Atmosphärenschichten berücksichtigt. Es gibt dringenden Reformbedarf, doch internationale Abkommen und staatliche Subventionen stehen dem im Weg. Unser Ziel ist es, einen emissionsneutraleren Flugverkehr bis 2050 zu erreichen. Dafür ist es notwendig, dass der Flugverkehr endlich alle seine Kosten und Umweltkosten selbst trägt. Klimaschutz und Lärmschutz erfordern alternative Antriebssysteme. Es ist eine wichtige Zukunftsaufgabe, den Flugverkehr zu dekarbonisieren und auf regenerative Energieträger umzustellen. Wir fordern deshalb die Forschung zu schadstoffarmen und leisen Antriebstechnologien.</p>

	<p>Ministerrat für die europaweite Koordinierung einer Kerosinsteuer und sprechen uns grundsätzlich für Steuern auf Treibhausgasemissionen aus. Diese sind notwendig, um neuen, noch nicht wettbewerbsfähigen, Technologien wie synthetischen Kraftstoffen eine faire Chance zu verschaffen ("taxing bads not goods").</p>				
--	--	--	--	--	--

5. Wie bewertet Ihre Partei die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS)?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
Siehe Antwort auf Frage 4.	Siehe Antwort auf Frage 4.	Keine Antwort.	Wir Freie Demokraten stehen dem EU-ETS positiv gegenüber. (siehe hierzu auch Antwort Frage 4)	Da der EU-ETS die Erwartungen in Bezug auf die Reduktion von Treibhausgasemissionen nicht erfüllen konnte, sehen wir den Einbezug des Luftverkehrs skeptisch. Selbst wenn dies gegen den Widerstand der Luftverkehrslobby gelänge, wären grundlegende Maßnahmen zur Änderung des EU-ETS vonnöten, wie z.B. die radikale Beschneidung von kostenlosen Zertifikatzuteilungen und/oder die drastische Reduktion der verfügbaren Zertifikate. Angesichts des derzeit zu niedrigen Zertifikatpreises würden keine deutlichen Anreize für die Luftverkehrsgesellschaften gesetzt, ihre Emissionen zu reduzieren. Daher wird DIE LINKE das Ziel des Einbezugs des Luftverkehrs in den EU-ETS nicht mit Nachdruck verfolgen. Gleichwohl setzen wir uns dafür ein, dass den Airlines entstehende Kosten im Rahmen des parallel existierenden EU-Emissionshandelssystems für den Luftverkehr in Deutschland nicht länger mit der Luftverkehrssteuer verrechnet werden können.	Die Einbeziehung des Flugverkehrs in EU-ETS ist wichtig und richtig. Wir fordern, dass die Einbeziehung auch für den internationalen Flugverkehr erfolgt.

6. Wie bewertet Ihre Partei das CO₂-Kompensationsprogramm CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) der UN-Luftfahrorganisation ICAO?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
<p>Wir befürworten den Beschluss zur weltweiten Einführung des Klimaschutzinstruments CORSIA durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ab 2020. Innovative Luftverkehrstechnologien werden wir fördern. Wir werden uns national, europäisch und international dafür einsetzen, dass die Emissionen des Luft- und insbesondere Seeverkehrs gesenkt werden und beide Sektoren zu den internationalen Klimazielen beitragen. Den Umwelt- und Nachhaltigkeitsbezug des Luftfahrtforschungsprogramms (LUFO) wollen wir weiter ausbauen und mehr finanzielle Mittel zur Verbesserung der Erforschung und Erprobung alternativer Treibstoffe im Luftverkehr bereitstellen, dazu gehört auch die Ausstattung von Flughäfen mit Landstrom. Für den Luftverkehr wollen wir die Forschung und Entwicklung zur Herstellung und Nutzung von alternativen, strombasierten Kraftstoffen vorantreiben und fördern. Pauschalverbote als Mittel zur Erreichung der Klimaschutzziele lehnen wir strikt ab.</p>	<p>Siehe Antwort auf Frage 4.</p>	<p>Keine Antwort.</p>	<p>Wir Freie Demokraten halten CORSIA für ein geeignetes Klimaschutzinstrument. (siehe hierzu auch Antwort Frage 4)</p>	<p>Da CORSIA bereits vom Ansatz her zu keinen Reduktionen führen wird und in den Verhandlungen noch weiter verwässert wurde, lehnt DIE LINKE dieses Emissionshandelssystem ab. Da auch der EU-Emissionshandel im Luftverkehr nicht ambitioniert genug ist, setzen wir auf eine europaweite Kerosinsteuer zur Reduktion des Flugaufkommens sowie auf eine Stärkung der Bahn. Um den Luftverkehr zukünftig CO₂-neutral abwickeln zu können, müssen zudem strombasierte Kraftstoffe das Kerosin sukzessive ersetzen.</p>	<p>Wir halten CORSIA für klassisches Greenwashing und bezweifeln den Nutzen des Programms für das Klima. Europa muss deshalb endlich eine Vorreiterrolle einnehmen und die konsequente Einbindung des Flugverkehrs in EU-ETS für alle Flüge, auch Flüge in und von Drittstaaten, durchsetzen. Nur so könnte auch die ICAO nachziehen.</p>

7. Welche Bedeutung misst Ihre Partei den durch den Luftverkehr erzeugten Ultrafeinstäuben bei?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
<p>Obwohl der durch den Luftverkehr erzeugte Ultrafeinstaub die Gesundheit der Menschen nicht unmittelbar stark belastet, ist er auf Grund seines Ausstoßes in den höheren Schichten der Atmosphäre für die Ozonschicht besonders schädlich. Er trägt daher maßgeblich zur Erderwärmung bei und muss unserer Ansicht nach stärker in den Fokus genommen werden. Wir möchten daher die Forschung nach saubereren Antriebstechnologien intensivieren und durch die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel den Klimaschutz stärken.</p>	<p>In der Nähe von Flughäfen ist eine erhöhte Konzentration ultrafeiner Partikel festzustellen. Die gesundheitlichen Auswirkungen kleinerer Partikel, einschließlich PM1 und ultrafeiner Partikel, muss genauer erforscht werden. Bisher gibt es keinen Nachweis über deren Schädlichkeit, aber Bedenken. Die anstehende Überarbeitung der Luftqualitätsrichtlinie bietet für eine Überprüfung die Gelegenheit.</p>	<p>Keine Antwort.</p>	<p>Für uns Freie Demokraten ist nicht von Hand zu weisen, dass von Ultrafeinstäuben gesundheitliche Risiken ausgehen können. Allerdings ist die Studienlage hierzu noch sehr dünn und in wie fern der Luftverkehr eine Hauptemissionsquelle darstellt, lässt sich heute noch gar nicht überprüfen. Die Auswirkungen von Ultrafeinstäuben müssen daher weiter untersucht werden, um dann die richtigen Schlussfolgerungen ziehen zu können.</p>	<p>Obwohl die verheerende Wirkung von Ultrafeinstäuben bereits gut erforscht ist, sind bisher nur Feinstäube bis PM 2,5 gesetzlich reglementiert. Daher setzt sich DIE LINKE für eine Aufnahme ultrafeiner Partikel in die EU-Luftqualitätsrichtlinie ein (vor allem hinsichtlich der Partikelanzahl), welche auch bei der Zulassung von neuen Antriebsaggregaten mit Grenzwerten zu versehen sind. Dies betrifft nicht nur neue Flugzeugmuster, sondern auch moderne Pkw-Ottomotoren, die zunehmend eine erhebliche Quelle von Ultrafeinstaubbelastungen darstellen.</p>	<p>Ultrafeinstaub steht in Verdacht, gesundheitsschädlicher zu sein als gröberer Feinstaub. Ultrafeine Partikel haben ein eigenes Wirkungsmuster. Aufgrund ihrer geringen Größe können sie durch Lunge und Nase ins Blut gelangen. Stammen sie aus der Kerosinverbrennung, beinhalten sie zudem zahlreiche toxische Substanzen. Die neueste Forschung gelangte zudem zu der Erkenntnis, dass Ultrafeinstaub langlebiger und vor allem im Bereich des Luftverkehrs deutlich mobiler ist, als bislang angenommen. Belastet werden nicht nur Flughafenmitarbeiter*innen, sondern auch Flughafenanwohner*innen. Grenzwerte oder eine Pflicht zur Messung gibt es bislang in Deutschland nicht. Wir fordern einen klaren Fahrplan im Umgang mit Ultrafeinstaub zu entwickeln. Von Messungen über Forschung bis hin zu konkreten Maßnahmen auf EU-Ebene. Es kann nicht sein, dass dieses Thema weiterhin als große Unbekannte behandelt wird.</p>

8. Welche konkreten Vorschläge hat Ihre Partei zur Beseitigung der Ungleichbehandlung der Verkehrsträger (Flugzeuge, Bahn, Auto) bei der Besteuerung (z.B. Mineralölbesteuerung) sowie zum Subventionsabbau beim Luftverkehr?

CDU/CSU	SPD	AFD	FDP	Linke	Grüne
<p>Wir setzen uns für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern ein. Konkret bemühen wir uns beispielsweise um eine Senkung der Trassenpreise, um eine Kostenentlastung und Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu erreichen. Damit ermöglichen wir unseren Bürgerinnen und Bürgern, von einem breiteren Mobilitätsangebot Gebrauch zu machen und leisten gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz.</p>	<p>Idee neben Kerosinsteuer: Keine Regionalfördermittel für Flughäfen? Abgesehen davon kommt die Ungleichbehandlung in der Besteuerung und Subventionierung natürlich eher von nationaler Ebene.</p>	<p>Keine Antwort.</p>	<p>Wir Freie Demokraten wollen europaweit faire Wettbewerbsbedingungen über alle Verkehrsträger. Daher fordern wir auf nationaler Ebene zur Beendigung von Wettbewerbsverzerrungen die Abschaffung der Luftverkehrssteuer.</p>	<p>DIE LINKE setzt sich für die europaweite Einführung einer Kerosinsteuer ein und fordert die Aufhebung der Mehrwertsteuervergünstigung des Luftverkehrs. Im Gegenzug müssen die ökologischen Verkehrsträger steuerlich gefördert werden, bis hin zu einer Energiesteuerbefreiung für die Bahn. Zudem treten wir für eine europaweite Verpflichtung zur Erhebung einer Lkw-Maut ein, die Erhebung von (Bahn)Trassenentgelten wollen wir demgegenüber den Mitgliedsstaaten überlassen. Dies kehrt die bisherige Rechtslage zu Gunsten der Bahn um. Zentral wird jedoch sein, den Fokus beim Infrastrukturausbau zukünftig von der Straße auf die Schiene und Wasserstraße zu verlagern und alle Verkehrsträger gemäß ihrem CO₂-Ausstoß zu besteuern.</p>	<p>Wir wollen, dass die EU sich auf internationaler Ebene für weitergehende Klimaziele für den Flugverkehr einsetzt. Internationale Flüge unterliegen keiner Mehrwertsteuer, und auch Kerosin wird nicht besteuert. Das wollen wir im Sinne der Gleichheit ändern, um zumindest faire Wettbewerbsbedingungen unter den verschiedenen Verkehrsträgern herzustellen.</p>