

16.12.2004

Winfried Hermann, Luftverkehrsstandort Deutschland

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Manchen mag es überraschen, dass Bündnis 90/Die Grünen gemeinsam mit der SPD einen Antrag zum Thema Luftverkehrsstandort Deutschland einbringen. Zugegebenermaßen haben wir uns damit auch schwer getan. Flugverkehr ist einerseits ein für große Strecken günstiges und schnelles Transportmittel, für manche Strecken sogar das einzig mögliche. Andererseits ist Flugverkehr auch im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, ökologisch gesehen, hoch problematisch. Wir haben es uns mit dem Antrag nicht so leicht gemacht wie die Opposition, die sich schlicht zum politischen Sprachrohr der Fraport AG gemacht hat. Ihr Antrag ist ein interessengeleiteter Standortantrag. So einseitig, so blind sollte parlamentarische Arbeit nicht sein.

Es ist unbestreitbar, dass ein boomender Verkehrsträger wie der Luftverkehr positive Effekte für Wirtschaft und Beschäftigung hat. Luftverkehr und die Luftverkehrswirtschaft sind wichtige Wirtschaftsfaktoren für die gesamte Bundesrepublik Deutschland. An und im Umfeld von internationalen Verkehrsflughäfen sind zahlreiche Arbeitsplätze entstanden. Teilweise ist der Flughafen größter Arbeitgeber der Region. Zudem ist Deutschland als Exportland auf gute kontinentale und interkontinentale Anbindungen angewiesen und muss diese ebenso bereithalten.

Über 70 Millionen Einsteiger auf deutschen Flughäfen im Jahr 2003, ein Wachstum um mehr als 50 Prozent in zehn Jahren, zeigt auch, dass der Flugverkehr längst ein Massenphänomen ist. Heute fliegen viele, die sich das früher nicht leisten konnten oder wollten. Und heute gibt es Flüge, die sich sogar fast jeder/jede leisten kann. Die Lust und die Neugier auf fremde Regionen, weite Reisen in andere Natur und Kulturen sind groß. Dass eine sich immer stärker globalisierende Weltwirtschaft zu einem verstärkten Austausch von Personen und Gütern führt, ist offenkundig. Und mit diesem Trend müssen wir auch politisch rechnen.

Allerdings hat der ständig wachsende Flugverkehr auch belastende Schattenseiten, die wir in unserem Koalitionsantrag auch beleuchten und dazu politische Vorschläge machen.

So ist der Fluglärm für Flughafenanwohner nicht etwa ein harmloses Ärgernis, sondern er stellt eine massive Gesundheitsbedrohung dar. Wir fordern die Bundesregierung in unserem Antrag daher nachdrücklich auf, die Novellierung des Fluglärmgesetzes endlich vorzulegen. Wenn die Ressortabstimmung innerhalb der Bundesregierung nicht bald abgeschlossen werden kann, bin ich dafür, das Fluglärmgesetz als Koalitionsinitiative in den Deutschen Bundestag einzubringen. Die Verzögerungstaktik der nicht federführenden Ressorts, die den Umweltminister bremsen, ist nicht länger hinnehmbar. Bei der Umsetzung der Betriebsbeschränkungsrichtlinie droht der Bundesrepublik jetzt auch noch eine Klage der EU-Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof!

Das Kioto-Protokoll tritt demnächst endlich in Kraft. Das freut uns sehr. Leider wurde für die erste Verpflichtungsperiode der Flugverkehr ganz ausgenommen. Das muss sich ändern. Spätestens ab 2012 muss der internationale Flugverkehr in das Klimaschutzregime aufgenommen werden. Wir begrüßen daher, dass Bundesumweltminister Jürgen Trittin dies auf der 10. Klimakonferenz, die derzeit in Buenos Aires abgehalten wird, vorgeschlagen hat. Übrigens: Trittin flog mit einem Linienflug der Lufthansa in einem Air-bus A 340-600, der Messgeräte an Bord hat, die den Treibhauseffekt besser erforschen helfen.

Wir begrüßen ausdrücklich das vom Bundesumweltministerium unterstützte Projekt "atmosfair", bei dem Fluggäste freiwillig für die von ihnen verursachten Klimagase zahlen können. Das Geld wird zum Beispiel in Solar-, Wasserkraft-, Biomasse- oder Energiesparprojekte in Entwicklungsländern investiert. Hier wird jener Anteil von Treibhausgasen wieder eingespart, der eine vergleichbare Klimawirkung hat wie die Emissionen aus dem Flugzeug.

Wir unterstützen den Vorschlag des Kollegen Kelber, SPD, der darauf abzielt, dass der Deutsche Bundestag sich an diesem Programm beteiligt. Wir Parlamentarier sind dafür verantwortlich, optimale Rahmenbedingungen für den Klimaschutz zu schaffen. Wir sind aber auch gehalten, mit gutem Beispiel voranzugehen. Eine Verpflichtung des Deutschen Bundestages, bei jeder Dienstreise den Emissionsbeitrag über "atmosfair" zu entrichten, hätte eine solche Vorbildwirkung.

Inakzeptabel ist für uns, dass der gewerbliche Luftverkehr als einziger Verkehrsträger von der Mineralölsteuer vollkommen ausgenommen ist. Nachdem die EU die Einführung der Mineralöl- sprich Kerosinbesteuerung für Inlandsflüge jetzt erlaubt, die Niederlande dies schon in nationales Recht umgesetzt haben, wird man diesen Subventionstatbestand im Zusammenhang mit einer ökologischen Finanzreform auf den Prüfstand heben müssen. Parallel sollten bilaterale beziehungsweise multilaterale Übereinkommen mit den an Deutschland angrenzenden Staaten getroffen werden. Eine europäische Lösung wäre zwar nach wie vor sinnvoll, sie wird aber nicht kommen, solange im Europäischen Rat der Finanzminister, der dies zu entscheiden hätte, das Einstimmigkeitsprinzip gilt.

Die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs muss jedenfalls beendet werden, denn sie steht im Widerspruch zu einer verantwortungsvollen Klimapolitik. Das gilt auch für die Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Luftverkehr, die diese Koalition im vergangenen Jahr bereits beschlossen hatte, dann aber vom Bundesrat gekippt wurde.

Ein letzter Punkt: Das Aufkommen der Billigflieger, die massenweise neuen Verkehr erzeugen, der sonst nicht stattfinden würde, wird auch massiv gefördert und subventioniert durch bornierte Regional- und Standortpolitik. Das unkontrollierte Wachstum von Regionalflughäfen, die aus dem Boden schießen wie die Pilze, ist ökonomisch und ökologisch ein ziemlicher Unsinn, den wir schleunigst beenden sollten. Hier ist der Bund leider nicht einflussreich, weil nicht zuständig. Man muss sich das so vorstellen: Während wir im Bundestag über jede einzelne Ortsumgehung an Bundesstraßen zu entscheiden haben, sind wir für das internationalste Verkehrsmittel und seine Flughäfen nicht zuständig. Wir unterstützen deshalb die Forderung nach einem Masterplan für die Flughäfen in Deutschland, auch wenn genehmigungsrechtliche Fragen davon zunächst unberührt bleiben würden. Entscheidend ist eine vernünftige Planung und Koordination.

Ich komme zum Schluss: Wir müssen mit weiterhin wachsendem Flugverkehr rechnen. Wir müssen dieses Wachstum aber auch steuern. Wir müssen den Flugverkehr umwelt- und menschenverträglich machen, wirtschaftliche Gesichtspunkte, Standortinteressen sind berechtigt, aber nicht die einzigen Anliegen. Wenn der Flugverkehr nicht dauerhaft mit den Anwohnern von Flughäfen und dem Klimaschutz in Konflikt stehen soll, dann müssen wir daran arbeiten, dass Flugverkehr sich nachhaltig entwickelt: umwelt- und sozialverträglich und wirtschaftlich vernünftig.