

## Wahlprüfsteine der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) anlässlich der Wahl zum Europäischen Parlament am 9. Juni 2024

### 1. Klimaverträgliches Fliegen: Luftverkehr ist der klimaschädlichste Verkehrsträger. Mit welchen konkreten Maßnahmen möchten Sie das Fliegen klimaverträglicher machen? Wie soll den Nicht-CO<sub>2</sub>-Klimabelastungen beim Luftverkehr begegnet werden?

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Für CDU und CSU ist es wichtig, dafür zu sorgen, dass am Standort Deutschland synthetische Kraftstoffe (SAF) entwickelt und produziert werden. Flüge, bei denen alternative Kraftstoffe eingesetzt werden, wollen wir von der Luftverkehrssteuer befreien.</p>	<p>Das Europäische Parlament hat im Juli 2022 dafür gestimmt, Treibhausgase im Luftverkehr zu reduzieren. Die Verordnung „Refuel Aviation“ verpflichtet Flugkraftstoffanbieter an EU-Flughäfen einen Mindestanteil nachhaltiger Flugkraftstoffe bereitzustellen, beginnend mit einem Anteil von 2 % bis 2025, der bis 2050 auf 70 % steigen wird. Beispiele hierfür sind Bioabfälle, Altspeiseöl oder synthetische Kraftstoffe. Mit der Beimischung von nachhaltigen Kraftstoffen verringern wir den Ausstoß von Treibhausgasen im Luftverkehr, um die Klimaziele der EU zu erreichen. Bis 2050 sollen Flugzeuge fast nur noch mit nachhaltigen und synthetischen Flugkraftstoffen fliegen, zum Beispiel aus Wasserstoff oder E-Fuels. Zurzeit machen nachhaltige Kraftstoffe nur 0,1 % des Kerosins aus. Bis 2050 werden wir diesen Anteil deutlich steigern. Wichtig war es auch, Strom und Wasserstoff als nachhaltige Kraftstoffe zu deklarieren. Sie könnten langfristig eine größere Rolle spielen. EU-Flughäfen sollen deshalb auch für eine angemessene Infrastruktur für die Wasserstoffbetankung und das elektrische Aufladen von Luftfahrzeugen sorgen.</p>	<p>Der Luftverkehr zeigt weiterhin ein enormes Wachstum mit negativen Konsequenzen für das Klima. In dieser Legislaturperiode haben wir GRÜNE einige unserer langjährigen Forderungen endlich voranbringen können, bspw. das Ende kostenloser Zertifikate für EU-Flüge im EU-Emissionshandel. Wir haben es außerdem geschafft, klare Forderungen zur Einbeziehung der internationalen Flüge sowie der Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte in den Emissionshandel zu verankern und werden uns weiter dafür einsetzen, dass diese umgesetzt werden. Gleichzeitig fördern wir eine Zukunft des klimafreundlichen Fliegens, insbesondere durch die Festschreibung von Mindestanteilen an getanktem nachhaltigem bzw. synthetischem Kerosin für EU-Flughäfen. So skalieren wir die Produktion von E-Fuels für die alternativlose Flugwirtschaft und ermöglichen eine rasche technische Entwicklung von klimafreundlichen Flugtechnologien.</p>	<p>Der Emissionshandel ist für uns das zentrale Instrument zum Erreichen der Klimaziele. Innereuropäische Flüge werden so bereits erfasst und haben damit einen verlässlichen Pfad zu stetiger CO<sub>2</sub>-Ersparnis. Mit dem „Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation“ (CORSIA) ist eine weltweite Regelung diesbezüglich bereits gestartet. Wir Freie Demokraten wollen die Technologieentwicklung im Flugzeugbau national und auf europäischer Ebene verstärkt unterstützen und die Luftfahrtforschung mit Schwerpunkt „klimaneutrales Fliegen“ stärken. Ziel ist die Fortentwicklung bestehender Antriebskonzepte, die Entwicklung neuer Antriebskonzepte, der Einsatz alternativer – klimaneutraler – Flugzeugkraftstoffe, E-Antriebe für Kleinflugzeuge sowie kleine bis mittlere Regionalflugzeuge und die Einführung neuer Materialien. Zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen setzen wir Freie Demokraten darüber hinaus auf die Umsetzung des einheitlichen europäischen Flugraums, der bis zu 10 Prozent CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion bewirken kann.</p>	<p>Wir wollen den Ausbau weiterer Flugkapazitäten beenden. Ein Einstieg in die Neuorganisation des Flughafensystems ist die Stilllegung defizitärer Regionalflyhfen. Um den Rückbau der Flugindustrie und -infrastruktur sozial gerecht umzusetzen, braucht es wie in der Automobilindustrie Maßnahmen für einen gerechten Übergang der Beschäftigten unter dem Motto: Vom Flugbegleiter zum Zugbegleiter. Privatjets wollen wir EU-weit verbieten – Flugtaxis auch! Anstatt pauschal höhere Preise mit der Einbeziehung von Flügen in das EU-Emissionshandelssystem einzuführen, erheben wir eine zusätzliche Steuer für First- und Business-Class-Flüge, denn die sind pro Person besonders CO<sub>2</sub>-intensiv. Mit unserer Vision der United Railways of Europe mit gemeinsamer Buchungsplattform, koordinierten Fahrplänen und einer massiven Ausweitung des grenzüberschreitenden Verkehrs sind Kurzstreckenflüge für Zugstrecken unter sechs Stunden dann nicht mehr nötig, wir wollen sie verbieten.</p>

**2. Aktiver Schallschutz: Aktiver Lärmschutz sollte passiven Lärmschutz möglichst unnötig machen. Welche konkreten Maßnahmen des aktiven Fluglärmschutzes streben Sie auf europäischer Ebene an? Wie soll insbesondere die gesetzliche Nachtruhe geschützt werden?**

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>CDU und CSU wollen die berechtigten Interessen der Fluglärm betroffenen und der Luftverkehrswirtschaft grundsätzlich gleichrangig berücksichtigen. Wir setzen uns für möglichst bürokratiearme und niederschwellige Verfahren ein, um alle Möglichkeiten des Schallschutzes auszuschöpfen.</p>	<p>Wir setzen uns für die stetigen Verbesserungen der Standards und Vorgaben ein, wenn es darum geht den Fluglärm an der Quelle, d. h. den Flugzeugen selbst zu reduzieren. Dafür fordern wir von den Herstellern bessere Leistungen im Vergleich zu den Grenzwerten ein. Gesonderte Betriebsbeschränkungen, wie zum Beispiel ein Nachtflugverbot, sehen wir im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes als wichtiges Element einer effektiven Politik gegen Fluglärm an, wenn andere Maßnahmen keine ausreichenden Reduktionen erreichen. Die Entscheidung über die Einführung eines solchen Verbots obliegt in der EU letztlich immer den lokalen und nationalen Behörden. Aus unserer Sicht zeigt z. B. auch die Diskussion um ein mögliches Nachtflugverbot am Flughafen Brüssel-Zaventem, dass den Mitgliedsstaaten unter den geltenden Regelungen ausreichend Gestaltungsraum zur Verfügung steht.</p>	<p>Lärm wird als Gesundheitsfaktor noch immer unterschätzt. Wir setzen uns für ambitioniertere Reduktionsziele im Verkehr ein. Flugzeuge, Bahnen, Autos und Motorräder wollen wir stärker für die Gesundheit der Menschen in die Verantwortung nehmen. Dazu wollen wir die EU-Umgebungslärmrichtlinie sowie quellenbezogene Lärmrichtlinien (beispielsweise Grenzwerte für die Geräuschemission von Fahrzeugen) weiterentwickeln und an den Stand der Technik anpassen. Mehrfachbelastungen wollen wir stärker berücksichtigen, Fluglärm-Minderungsmöglichkeiten sollen regelmäßig geprüft und gegebenenfalls angewandt werden - auch zur Umsetzung der gesetzlichen Nachtruhe.</p>	<p>Effektiver Lärmschutz findet vor allem an der Quelle statt. Umso weniger Lärm überhaupt erst entsteht, desto weniger Maßnahmen müssen anschließend zum Schutz von Anwohnern ergriffen werden. Daher ist es von großer Bedeutung, dass der Flugverkehr nicht mit Steuern und Abgaben zu sehr belastet wird, damit die Fluggesellschaften genügend Mittel haben, um in moderne und leisere Flugzeuge investieren zu können. Flughäfen können mit Hilfe von lärmabhängigen Flugentgelten zusätzliche Anreize schaffen, so dass sich die Investitionen in modernes Material für die Fluggesellschaften rechnen. 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. Allerdings müssen auch die Kommunen in die Pflicht genommen werden, Siedlungsgebiete nicht immer näher an Flughäfen auszuweisen. Damit würde so mancher Konflikt gar nicht erst entstehen.</p>	<p>Zentral ist für uns die Abschaffung des europarechtlich verankerten „ausgewogenen Ansatzes“, durch den die EU-Betriebsbeschränkungsverordnung lärmbedingte Beschränkungen erschwert, anstatt zu befördern. Auf nationaler Ebene setzt sich Die Linke für eine Obergrenze jährlicher Flugbewegungen ein, welche in den Raumordnungsgesetzen der Länder etabliert werden muss. Zudem sollen die Fluglärmkommissionen zukünftig ein Mitspracherecht bei der Festsetzung der Koordinierungsseckwerte an den internationalen Verkehrsflughäfen (§ 27a Abs. 2 Luftverkehrsgesetz) und der Umwelt- und Gesundheitsschutz Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen erhalten (§ 27c Abs. 1 LuftVG, hier Ersatz des Begriffes „flüssigen“ durch „umweltverträglichen“). Darüber hinaus fordert die Linke Flugverfahren einer konsequenten Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen und Nachtflüge auf ein Minimum zu reduzieren (Ergänzung in § 29b LuftVG).</p>

**3. Europäische Lärmvorschriften: Welchen Reformbedarf zur Verbesserung des Lärmschutzes sehen Sie bei der EU-Umgebungslärmrichtlinie, der EU-Verordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen und der EU-UVP-Richtlinie?**

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Wir setzen uns für eine kontinuierliche Weiterentwicklung der geltenden Vorschriften auf Grundlage der aktuellen Erkenntnisse ein.</p>	<p>Im Zuge der Evaluation der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Environmental Noise Directive – END) und der EU-Verordnung über lärmbedingte Betriebsbeschränkungen (Balanced Approach Regulation – BAR) kam die von der Kommission in Auftrag gegebene Studie zu dem Ergebnis, dass insbesondere die BAR nur fleckenhaft umgesetzt wird und es einer besseren Koordination bei der Implementierung der beiden Gesetze bedarf. Insbesondere sollten Kernbegriffe aus der BAR wie z. B. die Lärminderungsziele Eingang in die END finden, was wir unterstützen. Darüber hinaus muss aber vor allem das Wissen über die Vorgaben und deren Einhaltung bei nationalen Behörden verbessert werden, wie die Studie klar aufgezeigt hat. Da die UVP-Richtlinie soeben erst im Zuge der Reform der Erneuerbaren-Energien Richtlinie angepasst wurde, ist eine Reform hier eher unwahrscheinlich.</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, die Daten strenger zu kontrollieren und konsequenter auf Verstöße gegen die Richtlinie zu reagieren. Insgesamt wollen wir die Wirksamkeit der Umgebungslärmrichtlinie im Luftverkehr erhöhen. Im Rahmen dessen soll auch die Auslegung und Anwendbarkeit des sogenannten Balanced Approach dergestalt erfolgen, dass er zu einem Instrument für mehr aktiven Lärmschutz werden kann.</p>	<p>Die Regeln der EU-Verordnung auf Basis des Balanced-Approach-Ansatzes der internationalen Luftfahrtorganisation ICAO halten wir für gut und ausgewogen. Für die FDP besteht hier kein Änderungsbedarf.</p>	<p>Die Linke erachtet die von der internationalen Luftverkehrsorganisation ICAO vorgegebenen Lärmgrenzwerte für neue Flugmuster als ungenügend. Es gilt sie zu verschärfen. Eine direkte Förderung der Anschaffung neuer Flugzeuge durch den Bund lehnen wir ab, weil diese einer Förderung des Luftverkehrs und damit des Fluglärms gleichkäme. Staatliche Mittel sollen vielmehr der Forschungs- und Entwicklungsförderung zu Gute kommen. Nur strenge Vorgaben und die Verfügbarkeit lärmoptimierter Flugzeugmuster können emissionsärmere Flugzeugflotten sicherstellen. Indirekte Förderung über Flughafenentgelte schließt dies jedoch nicht aus. Lärmabhängige Flughafenentgelte können einen Beitrag zur Flottenerneuerung und Reduktion von Nachtflügen leisten, sofern diese ausreichend hoch sind. Dies ist bisher jedoch nicht der Fall und es fehlt an einheitlichen Vorgaben zu deren Ausgestaltung.</p>

**4. Reduzierung des Luftverkehrs: Weil Fliegen besonders klima- und umweltschädlich ist, sollte der Flugbetrieb nicht in allen Teilen aufrechterhalten werden und zu alten Wachstumszielen zurückkehren. Welche konkreten Maßnahmen strebt Ihre Partei zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger an?**

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>CDU und CSU wollen die Verbindungen auf der Schiene zu den Drehkreuzflughäfen bzw. internationalen Flügen ausbauen und das Umsteigen zwischen Flug und Zug für Kunden verbessern. Die Verkehrsträger sollen so vernetzt werden, dass ihre jeweiligen verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden können.</p>	<p>Grundsätzlich stehen wir für den sogenannten „modal shift“, also die Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene. 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger, wie die Schiene oder den Schiffsverkehr verlagert werden, und mehr als 50 % bis 2050, was durch effiziente, umweltfreundliche Güterverkehrskorridore erleichtert wird. Bis 2050 sollte ein europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnnetz fertiggestellt sein. Die Länge des bestehenden Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes sollte sich bis 2030 verdreifachen und ein dichtes Schienennetz in allen Mitgliedstaaten erhalten. Bis 2050 sollte der Großteil des Personenverkehrs auf mittleren Entfernungen auf der Schiene abgewickelt werden. Den Trend zum klimafreundlichen Nachtzug wollen wir aktiv fördern und ein europäisches Nachtzugnetz aufbauen. Kurzfristig wollen wir mehr ICE-Sprinter etablieren, vor allem in Konkurrenz zu Kurzstreckenflügen. Bahnfahren soll innereuropäisch günstiger und attraktiver als Fliegen sein. Die Einrichtung von wettbewerbsfähigen und innovativen Hochgeschwindigkeitszugverbindungen und Nachtzügen sollte von allen Mitgliedsstaaten unterstützt werden, da sie eine umweltfreundliche und wettbewerbsfähige Alternative im internationalen Flugverkehr darstellen.</p>	<p>Die Verlagerung des Flugverkehrs hin zu klimafreundlicheren Alternativen - insbesondere für Kurzstrecken - bleibt unser Ziel. Wenn die Wettbewerbsvorteile des Fliegens wegfallen und Bahnfahren attraktiver wird, indem die Züge pünktlich fahren und Anschlüsse gewährleistet sind (Deutschlandtakt), kann die Bahn gegenüber dem Flugzeug ihre Vorteile ausspielen. In Deutschland und Europa gibt es bereits gute Beispiele, wie gute Bahnverbindungen Kurzstreckenflüge unnötig machen können. Dies gilt es fortzusetzen. Als attraktive Alternative zum Fliegen setzen wir uns außerdem für einen weiteren Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes ein.</p>	<p>Wir Freie Demokraten schreiben den Bürgerinnen und Bürgern ihr Mobilitätsverhalten nicht vor. Der europäische Luftverkehr ist bereits in den europäischen Emissionshandel eingebunden. Somit findet das Wachstum im Luftverkehr schon heute klimaneutral statt. Damit verfügt der Luftverkehr über ein effizientes marktwirtschaftliches Instrument zur Minimierung von Emissionen.</p>	<p>Ein erheblicher Teil des Luftverkehrs kann auf die Schiene verlagert werden. Wir wollen eine europäische Gesellschaft schaffen, die für eine bessere Zusammenarbeit zwischen den nationalen Bahngesellschaften sorgt, die bessere Vernetzung im Personen- und Güterverkehr organisiert und grenzüberschreitende Schienenprojekte voranbringt – unsere Vision sind die United Railways of Europe! Damit gäbe es eine gemeinsame Buchungsplattform, koordinierte Fahrpläne und eine massive Ausweitung des grenzüberschreitenden Verkehrs: Wir wollen bis 2035 (nicht erst 2070) einen Europatakt einführen mit Verbindungen im Stundentakt zwischen den europäischen Haupt- und Großstädten. Dann können wir mit dem Nachtzug nach Marseille und umsteigefrei nach Barcelona fahren – bezahlbar und barrierefrei.</p>

**5. Umweltschädliche Subventionen: Die Ticketpreise des Luftverkehrs sagen nicht die ökonomische Wahrheit, da Folgekosten auf die Umwelt und die Gesellschaft verlagert werden. Welche umweltschädlichen Subventionen im Luftverkehr wollen Sie auf europäischer Ebene abbauen und welche Folgekosten sollen internalisiert werden?**

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Für CDU und CSU steht im Vordergrund Umweltschäden zu vermeiden. Daher setzen wir uns für einen europäischen Flugverkehr ein, der nach dem Stand der Technik alle Möglichkeiten nutzt, um Folgekosten für Gesundheit und Umwelt gar nicht erst entstehen zu lassen.</p>	<p>Laut EU-Kommission sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr seit 1990 um 146 % gestiegen. Der aktuelle Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt am weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt etwa vier Prozent. Trotz des vorübergehenden Rückgangs der Nachfrage nach Flugreisen während der Pandemie wird ein weiteres Wachstum in den kommenden Jahren erwartet. Diesen Anstieg dürfen wir auf keinen Fall zulassen, wir sollten einen mutigen Schritt vorwärts wagen und in neue Technologien investieren. Ein Fonds für nachhaltige Luftfahrt sollte eingerichtet werden, um die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors zu beschleunigen und Investitionen in nachhaltige Flugkraftstoffe und innovative Lösungen im Flugzeugantrieb zu fördern. Dazu zählt auch u. a. die Elektromobilität im Luftverkehr. Diese ist ein wesentlicher Schritt, um die europäische Luftfahrtindustrie zu stärken und Klimaneutralität bis 2050 zu erreichen. Flugzeuge mit elektrischen Triebwerken verursachen im Betrieb nahezu keine Umweltverschmutzung und mindern die Lärmbelästigung. Durch Investitionen in innovative Technologien können wir sicherstellen, dass Europa an der Spitze der nachhaltigen Luftfahrt bleibt.</p>	<p>Wir setzen uns für eine EU-weite Einführung einer Luftverkehrsabgabe in Anlehnung an den Energiegehalt ein. Die kostenlosen CO<sub>2</sub>-Zertifikate für Airlines im Rahmen des EU-Emissionshandels werden endlich schrittweise reduziert. Der Einbezug von internationalen Flügen und Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekten im EU-Emissionshandel sind unsere Ziele für die nächste Legislaturperiode. Gleichzeitig gilt es, den hohen Kostendruck auf klimafreundliche Verkehrsträger wie die Bahn endlich zu senken. Insbesondere die Belastung des Schienenverkehrs durch die steigenden Trassenpreise wollen wir reduzieren. Wir setzen uns deshalb für reduzierte Trassenpreise für Nachtzüge ein, die eine gute Alternative zu innereuropäischen Flügen sein können. Insgesamt wollen wir erreichen, dass die aktuell benachteiligte Bahn attraktiver wird und die wettbewerbsverzerrenden Vorteile im Flugverkehr abgebaut werden.</p>	<p>Wir geben Treibhausgasen mit dem Emissionshandel einen Preis, weshalb eine zusätzliche Lenkung über Steuern und Abgaben nicht nötig ist. Belastungen auf der Kostenseite wollen wir senken, um die Investitionskraft der Luftverkehrswirtschaft zu stärken, damit Fluggesellschaften gezielt und effizient in modernes Fluggerät und neue Infrastrukturen investieren können. Im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern finanziert der Luftverkehr insgesamt sowohl die Infrastruktur als auch den Flugbetrieb weitestgehend selbst. Über den Luftverkehr wird sogar die Luftsicherheit finanziert, die als Gefahrenabwehr eine hoheitliche Aufgabe ist.</p>	<p>Luftverkehr ist mit erheblichen Klima- und Gesundheitsschäden verbunden. Daher will Die Linke alle direkten und indirekten klimaschädlichen Subventionen für den Luftverkehr abbauen: Die Kerosinsteuerbefreiung, die Mehrwertsteuerbefreiung beim grenzüberschreitenden Luftverkehr in der EU, ein Verbot von Anreizsystemen (Incentive-Programme) zur Reduzierung der Flughafenentgelte, Investitionshilfen und Zuschüsse zum laufenden Betrieb für Flughäfen, Subventionierung der Herstellung und Forschung für Flugzeuge. Gleichzeitig wollen wir die Bahntickets mit öffentlichen Subventionen verbilligen.</p>

**6. Kerosinsteuer: Die EU-Kommission hat einen Klimaplan für den Luftverkehr ausgearbeitet, in dem eine Kerosinsteuer für innereuropäische Flüge vorgesehen ist? Wie stehen Sie dazu? Wie hoch sollte diese Kerosinsteuer sein?**

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Auf EU-Ebene schlug die Kommission 2021 eine gemeinsame Kerosinsteuer vor, erreichte dabei aber nicht die in Steuerfragen erforderliche Einstimmigkeit der Mitgliedstaaten. Sollte die neue EU-Kommission dieses Thema wieder auf die Agenda setzen, werden sich CDU und CSU konstruktiv an dieser Diskussion beteiligen.</p>	<p>Die SPD ist für eine wettbewerbs-taugliche Besteuerung von Kerosin, zum Beispiel in der Form einer streckenabhängigen EU-Abgabe. Eine direkte Kerosinsteuer sehen wir aber kritisch, denn wird einfach die verbrauchte Kerosinmenge besteuert, wäre Steuerflucht durch Tanken außerhalb der EU leichtgemacht – mit umweltschädlichen Verlagerungseffekten. Die Steuereinnahmen wiederum sollten ausschließlich in nachhaltige Flugkraftstoffe, wie E-Kerosin, investiert werden. Die Entwicklung und der Vertrieb solcher alternativen Flugkraftstoffe könnten mehr als 200.000 zusätzliche Arbeitsplätze in Europa schaffen. Außerdem wollen wir ein EU-Label für die Umweltverträglichkeit von Flügen einführen. Dies ermöglicht den Passagierinnen und Passagieren, die Umweltbilanz von Flügen zu vergleichen und bewusste Entscheidungen zu treffen.</p>	<p>Wir unterstützen die Pläne der EU-Kommission für die Einführung einer Kerosinsteuer. Leider wurde das entsprechende Gesetz von der rechtskonservativen EKR (Europäische Konservative und Reformen) so lange ausgebremst, dass es in dieser Legislaturperiode nicht final beschlossen werden konnte. Sollte es für eine Kerosinsteuer keine Mehrheiten geben, setzen wir uns zur Erreichung des gleichen Ziels für eine EU-weite Einführung einer Luftverkehrsabgabe ein, wie sie in Deutschland bereits erhoben wird.</p>	<p>Wir lehnen die Einführung einer Kerosinbesteuerung ab. Diese steht im Hinblick auf grenzüberschreitende Flüge im Widerspruch zu internationalen Abkommen und würde zusätzlich zu Wettbewerbsnachteilen für die europäische Luftverkehrswirtschaft führen.</p>	<p>Ja, wir sind für eine EU-weite Kerosinsteuer. Lässt sich diese EU-weit kurzfristig nicht einführen, muss Kerosin national besteuert werden. Da es in der EU seit 2003 den Mitgliedsländern möglich ist, eine solche Kerosinsteuer einzuführen, sollte Deutschland vorangehen. Die Kerosinsteuer sollte sich an der Energiesteuer von Benzin/Diesel orientieren.</p>

**7. Begrenzung von Ultrafeinstäuben: Der Flugverkehr stellt eine sehr bedeutsame Quelle für die besonders gesundheitsgefährdenden Ultrafeinstäube (UFP) dar. Setzen Sie sich auf europäischer Ebene für UFP-Grenzwerte ein? Was wollen Sie ansonsten zur Begrenzung von UFP in der Luftfahrt unternehmen?**

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>Das Umweltbundesamt hat in der vergangenen Legislaturperiode zu wichtigen Erkenntnissen in der Debatte um UFP beigetragen. Wir sehen das Umweltbundesamt im Hinblick auf Wirkungsforschung weiterhin in der Verantwortung und unterstützen dessen Arbeit.</p>	<p>Wissenschaftliche Studien haben in den letzten Jahren ein immer klareres Bild über die gesundheitlichen Folgen durch Ultrafeine Partikel (&gt;100 Nanometer) produziert. Gleichzeitig laufen derzeit noch Studien für die genauen Verbreitungsmuster, Quellen und Umwelteinflüssen von UFP, insbesondere an Flughäfen. Ein Schutzregime müsste auf diesen wissenschaftlichen Ergebnissen aufbauen. Die Zeit drängt, denn eine höhere UFP-Belastung droht nicht nur als Folge von Luft- und Schifffahrt, sondern z. B. auch durch Klimawandelfolgen wie häufigere Waldbrände. Gegebenenfalls muss eine Aufnahme von UFP-Grenzwerten in die EU- Luftqualitätsrichtlinie genau geprüft werden. Darüber hinaus müssten dann die Regularien für Kraftstoffe in der EU (Fuel Quality Directive), sowie die Regeln für Triebwerksemissionen der EASA und der ICAO angepasst werden.</p>	<p>Schon lange fordern wir die Berücksichtigung von Ultrafeinstäuben aus der Luftfahrt in der Luftqualitätsrichtlinie. Es ist ein großer grüner Erfolg, dass diese Schadstoffe in der aktuellen Überarbeitung nun aktiv gemessen und berichtet werden müssen. Damit schaffen wir endlich die notwendige Datenlage, um in der nächsten Revision für UFP-Grenzwerte zu streiten.</p>	<p>Wir Freie Demokraten erkennen, dass UFP vielfältige Quellen haben können. Dazu gehört auch der Flugverkehr. Da diese Partikel so klein sind, ist der Nachweis schwierig und braucht moderne Messmethoden. Diese wurden in der europäischen Luftqualitätsrichtlinie festgelegt. Ein Grenzwert wurde nicht festgelegt – aus gutem Grund. Denn es liegen noch nicht ausreichend Daten und Studien zu den Langzeitwirkungen von UFP vor, um Grenzwerte festzusetzen. Selbst die WHO empfiehlt keine Grenzwerte für UFP, an denen die Politik sich orientieren könnte.</p>	<p>Ja, es sollte UFP-Grenzwerte geben. UFP in der Luftfahrt lässt sich am einfachsten durch eine Reduzierung des Luftverkehrs erreichen. Defizitäre Regionalflughäfen müssen sofort stillgelegt werden. Privatjets und Flugtaxis wollen wir EU-weit verbieten. Wir fordern eine zusätzliche Steuer für First- und Business-Class-Flüge. Mit unserer Vision der United Railways of Europe sind Kurzstreckenflüge für Zugstrecken unter sechs Stunden sind dann nicht mehr nötig, wir wollen sie verbieten. Neben einer Erhöhung der lärmabhängigen Komponente für Flughafenentgelte setzt sich Die Linke für die Einführung einer schadstoffbezogenen Komponente ein, um Anreize zur Reduktion der Feinstaubbelastung im Umfeld von Flughäfen zu schaffen. Perspektivisch sollen die Entgelte auf Basis von realen Messungen der Überflüge erhoben werden, um vor allem die Einhaltung festgelegter Flugverfahren zu befördern.</p>

**8. Entschwefelung von Kerosin: Die EU macht deutliche Reduktionsvorgaben beim Schwefelanteil des Treibstoffes bei Schienen-, Straßen- und Schiffsverkehr. Unterstützen sie die Forderung nach einer Entschwefelung des voraussichtlich selbst 2050 im Luftverkehr noch erforderlichen Kerosins? Wie wollen Sie diese Forderung umsetzen?**

CDU/CSU	SPD	Grüne	FDP	Linke
<p>CDU und CSU setzen sich dafür ein, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die zu einer Reduzierung der Umweltbelastung durch den Flugverkehr führen.</p>	<p>Mit der Einigung zu ReFuel EU Aviation wurden die Kraftstoffhersteller erstmals damit beauftragt den Schwefel- und Aromatenanteil in den Kraftstoffen an die EASA zu melden. Die Kommission muss diese Berichte bis 2027 prüfen und Verbesserungsvorschläge vorlegen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass diese Vorschläge zu einer deutlichen Reduzierung der Schwefelanteile in den Kraftstoffen für den Luftverkehr beitragen.</p>	<p>Ja, die Entschwefelung des Kerosins ist ein wichtiger Schritt. Denn der Hochlauf alternativer Treibstoffe erfolgt langsam. Fossiles Kerosin wird 2050 voraussichtlich noch einen Anteil von 30 % der Treibstoffe ausmachen. Deshalb müssen wir uns nicht nur für den Hochlauf von Sustainable Aviation Fuels einsetzen, die einen geringen Schwefelanteil haben, sondern auch dafür, dass fossiles Kerosin weitgehend entschwefelt wird. So wollen wir vor allem die Ultrafeinstaubbelastung in den Flughafenregionen reduzieren. Mit der ReFuelEU Aviation-Verordnung haben wir einen ersten Schritt dafür getan. Diese sieht ein Monitoring für den Schwefel- und Aromatengehalt des eingesetzten Kerosins vor und soll in Maßnahmen zu deren Reduzierung münden. Beide Inhaltsstoffe zusammen sind schließlich für eine Steigerung der erderwärmenden Nicht-CO<sub>2</sub>-Effekte des Fliegens verantwortlich. Im Zuge des Emissionshandels wollen wir endlich eben jene Effekte mit einem Preisschild versehen.</p>	<p>Wir Freie Demokraten unterstützen den Vorschlag, auch bei Kerosin den Schwefelgehalt zu senken. Dieses ist auch Gegenstand des Koalitionsvertrages der amtierenden Bundesregierung.</p>	<p>Ja, wir unterstützen diese Forderung. Ein sozial und ökologisch gerechter Verkehr muss gegen die Beharrung der Automobilindustrie durchgesetzt werden. Der öffentliche Nah- und Fernverkehr in der ganzen EU muss ausgebaut werden – das ist der Schlüssel zur Verkehrswende. Die Linke streitet dafür, dass alle ihre Fahrt- und Reiseziele erreichen können, die Orte und Dörfer besser vernetzt sind und die Städte lebenswerter werden. Mehr Mobilität mit weniger Verkehr. Wo es möglich ist, müssen Schiffe mit Strom betrieben werden: küstennah, in der Binnenschifffahrt und auf Kurzstrecken. Container- und Kreuzfahrtschiffe müssen in den europäischen Häfen verpflichtend Landstrom nutzen. Private motorisierte Superjachten mit mehr als 60 Metern Länge wollen wir EU-weit verbieten. Es ist ein Skandal, dass sie als Freizeitboote vom EU-Emissionshandel ausgenommen werden sollen. Die Emissionen von Kreuzfahrtschiffen sind zu hoch – regionaler Tourismus muss gestärkt und Kreuzfahrten müssen reduziert werden. Die außerordentlich umwelt- und klimaschädlichen Schweröle bzw. Schiffsdiesel dürfen nicht weiter subventioniert bzw. von der Energiesteuer ausgenommen werden. Schiffe auf hoher See darf nicht weiter ein Schadstoffausstoß erlaubt werden, der x-tausendfach über den Grenzwerten liegt, die Pkw und Lastwagen an Land einhalten müssen.</p>