Beschluss

auf der ordentlichen Landesversammlung am 17./18.10.2015 in Bad Windsheim.

Gegenstand: **Grüne für schrittweise Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs auf Bahn und Bus**

Fliegen ist die klimaschädlichste Art sich fortzubewegen (Zitat Umweltbundesamt). Vor diesem Hintergrund ist es klimapolitisch zwingend, den Flugverkehr in den Bereichen zu kompensieren, in denen er am leichtesten ersetzbar ist und in denen das Verkehrsmittel Flugzeug seinen Geschwindigkeitsvorteil am wenigsten zur Geltung bringen kann, also im Kurzstreckenverkehr, insbesondere dem innerdeutschen Flugverkehr.

Fluggesellschaften erwirtschaften Ihre Erlöse in aller Regel auf europaweiten und interkontinentalen Strecken. Innerdeutscher Flugverkehr, der nach Passagierzahlen etwa 11 Prozent am Flugaufkommen in Deutschland ausmacht, ist für die Airlines mit wenigen Ausnahmen unattraktiv, weil defizitär. Mit Ausnahme winziger Marktnischen wie dem Nordseeinsel-Flugbetrieb bieten nur noch zwei Airlines innerdeutsche Linienflüge an: Air Berlin, die seit Jahren rote Zahlen schreibt und sich daher schon von einigen innerdeutschen Strecken verabschiedet hat, sowie die Lufthansa-Gruppe, die einerseits „dezentrale Verkehre“ also Flugstrecken, die nicht zu den Drehkreuzflughäfen Frankfurt und München führen, auf konzerneigene Billiganbieter wie Germanwings und Eurowings verlagert, also Kosten zu Lasten der Beschäftigten einsparen will und andererseits Flüge zu den Drehkreuzen Frankfurt und München subventioniert, um den Passagier*innen Zubringerdienste zu den profitablen Langstreckenmaschinen, die ab den Drehkreuzen verkehren, anbieten zu können. Dabei kommt es zu ökologisch wie ökonomisch aberwitzigen Verbindungen, die auch für die Passagier*innen kaum Zeitvorteile ergeben. Ab dem Flughafen München werden beispielsweise 17 innerdeutsche Ziele regelmäßig angeflogen, darunter Flughäfen im Ultrakurzstreckenbereich wie Nürnberg (4mal täglich in jede Richtung) und Stuttgart (ebenfalls 4mal täglich in jede Richtung). Gerade bei innerdeutschen Kurzstreckenflügen, die zudem eine schlechte durchschnittliche Auslastung aufweisen, ist der Energieaufwand pro Passagier*in enorm hoch. Für einen Flug einer kleinen Maschine etwa von Nürnberg nach München werden dieselben Lärmteppiche in Flughafennähe erzeugt wie für eine vollbesetzte Langstreckenmaschine und der zeitliche Inanspruchnahme von Start-

und Landebahnen unterscheidet sich bei einem Regionaljet für die Kurzstrecke nicht von internationalen oder interkontinentalen Langstreckenflügen.

Der teure und flächenfressende Ausbau von Flughafeninfrastruktur würde überflüssig, wenn durch den Entfall oder die deutliche Reduzierung des innerdeutschen Flugverkehrs die vorhandenen Kapazitäten für den grenzüberschreitenden Flugverkehr genutzt würden.

Die ökologisch wie ökonomisch unsinnigen innerdeutschen Verbindungen könnten relativ leicht durch Bus und Bahn ersetzt werden. Es ist Aufgabe der Politik, die Rahmenbedingungen zu schaffen, damit eine solche Entwicklung gefördert wird. Für die Passagier*innen müssen attraktive Alternativen zum innerdeutschen Flugverkehr geschaffen werden. Bahn und Bus, die beide ökologisch deutlich vorteilhafter gegenüber dem Flugzeug sind, aber auch gegenüber dem PKW, müssen attraktiv an die Flughäfen angeschlossen werden. Insbesondere gilt dies für diejenigen Flughäfen, die ein nennenswertes internationales und interkontinentales Flugaufkommen haben, also Frankfurt, München, Düsseldorf und Berlin um ein möglichst nahtloses Umsteigen dort zu ermöglichen. Die Fernbahnanbindung des Flughafens Frankfurt ist hier vorbildhaft.

Dazu schlagen wir GRÜNEN folgende Maßnahmen vor:

- Die Mwst.-Befreiung von innerdeutschen Zubringerflügen muss entfallen. Rein innerdeutsche Flüge unterliegen der Mehrwertsteuer. Wenn der innerdeutsche Fluganteil Teil einer internationalen Flugreise ist, ist der komplette Flug mehrwertsteuerfrei. Dies ist eine unsinnige Subvention und unfaire Konkurrenzierung gegenüber den Verkehrsträgern Bus und Bahn. Bündnis 90/Die Grünen treten für eine volle Berechnung der Mwst. auch für die innerdeutschen Zubringerfluganteile ein.

- Busse und Bahnen zahlen für den innerdeutschen Verkehr die volle Besteuerung des verbrauchten Treibstoffes. Fluggesellschaften hingegen profitieren von der Steuerbefreiung für den Flugzeugtreibstoff Kerosin. Für innerdeutsche Flüge fordern wir Grünen die Aufhebung der Steuerbefreiung für Kerosin.

- Flughafengesellschaften gestalten die Start- und Landegebühren bereits jetzt nach erwünschtem und weniger erwünschtem Verkehr, z.B. anhand der Schallemissionen. Laute Flugzeuge zahlen mehr als leise. Wir GRÜNEN fordern die Flughafengesellschaften auf, dieses Instrument zu nutzen, um innerdeutschen Flugverkehr einzuschränken.

- Die Anbindung der Flughäfen an das Bahn- und Busnetz muss verbessert werden. Insbesondere die Drehkreuzflughäfen

müssen mit Busbahnhöfen für den Zubringerverkehr aus der Fläche ausgerüstet werden, die Anbindung des Flughafens München an die Fernbahnen muss deutlich verbessert werden, z.B. durch Realisierung der Express-S-Bahn.

- Wir fordern die Fluggesellschaften auf, die Tarifangebote für den Zubringerverkehr per Rail&Fly sowie Bus&Fly deutlich attraktiver zu gestalten, zum Beispiel durch eine Tarifgestaltung, die Bahn- oder Buszubringer zu einem internationalen Flug in den Ticketpreis einschließt.

- Für grenzüberschreitende Kurzstreckenflüge (z.B. München-Zürich) fordern wir ebenfalls die schrittweise Verlagerung auf Bahnen oder Busse. Da hier die steuerlichen Gestaltungsmöglichkeiten nicht auf nationaler Ebene getroffen werden können, fordern wir die EU auf, entsprechende Regelungen zu schaffen.