

Antrag der Fraktion Die Linke. vom 14. März 2017 betr. Eintreten der Wissenschaftsstadt Darmstadt für einen Wandel der Randbedingungen für den Luftverkehr



DIE LINKE.

Darmstadt

Stadtverordnetenfraktion

Landgraf-Philipps-Anlage 32
64283 Darmstadt

Telefon 06151 / 66 90 310

Telefax 06151 / 66 90 533

info@linksfraktion-darmstadt.de

www.linksfraktion-darmstadt.de

Darmstadt, den 14. März.2017

Antrag

zum Eintreten der Wissenschaftsstadt Darmstadt für einen Wandel der Randbedingungen für den Luftverkehr

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Magistrat und seine Beauftragten treten in ihrer Außenwirkung und der Mitgliedschaften z. B. im Hessischen und im Deutschen Städtetag und in der Fluglärmkommission ein für

1. eine Änderung der Randbedingungen für den Luftverkehr, vor allem eine Besteuerung, die eine ökologische Lenkungswirkung hat, externe Kosten berücksichtigt und zumindest vergleichbar ist mit jener anderer Verkehrsmittel.
2. einen Wandel in der Geschäftspolitik der Fraport AG im Hinblick auf eine Verpflichtung auf das Gemeinwohl,
3. eine Deckelung der Flugbewegungen auf dem Flughafen Rhein-Main.

Begründung:

Das Wachstum im Luftverkehr ist zu einem Teil verursacht durch politische Randbedingungen. Hierzu gehört:

- keine Besteuerung der Flugtickets mit der Mehrwertsteuer. Fernbahnfahren unterliegt jedoch dem vollen Satz von 19%, der Nahverkehr wird mit 7% besteuert.
- Keine Besteuerung mit der Energiesteuer im Gegensatz z. B. zur Bahn, die Energie- und Stromsteuer sowie die EEG-Umlage zahlen muss.

Wenn behauptet wird, es müsse sich alles über Angebot und Nachfrage regeln, wird die Verzerrung des Wettbewerbs außer Acht gelassen.

Die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs sind sehr viel umwelt- und klimafreundlicher als der Luftverkehr. Es ist daher gerechtfertigt, ihnen gegenüber dem Flugzeug über den Emissionshandel sogar einen Wettbewerbsvorteil zu sichern. Allein auf diese Weise lassen sich die Klimaziele auch der Wissenschaftsstadt Darmstadt erreichen. Als Besteuerung wird bisher eine sog. Luftverkehrsabgabe erhoben. Diese beträgt für Ziele innerhalb Europas, Sibiriens und

der Maghreb-Staaten gerade einmal 7,50 €. Und nur für Flüge innerhalb Deutschlands wird auf diese Abgabe auch Mehrwertsteuer erhoben.

Wenn in Kürze durch die Geschäftspolitik der Fraport AG sog. Billigfluglinien innereuropäische Flüge mit Rückflug für unter 100 Euro anbieten werden, wird das zwar die Wirtschaftlichkeit des Flughafens Rhein-Main steigern. Dies konterkariert aber alle verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Wissenschaftsstadt Darmstadt und des Landes Hessen. Darüber hinaus steht dies in diametralem Gegensatz zu den Bedürfnissen der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet. Diese erwartet eine Beschränkung der Flugbewegungen auf ein nicht substituierbares Maß und eine bürgerlich akzeptierte Nachtruhe zwischen 22 und 6 Uhr.

Da sich die Mehrheit der Fraport AG in öffentlicher Hand befindet, kann die Situation auch durch beharrliches Umsteuern durch die betroffenen Gebietskörperschaften geändert werden.

Vergleich des spezifischen Treibstoffverbrauchs je 100 Personen-km (Umweltbundesamt):
<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-3>

Für die Fraktion die LINKE

Karl-Heinz Böck

Martina Hübscher-Paul

Kris Hartmann

Katharina Grabietz

Werner Krone

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr - Bezugsjahr: 2014

	Pkw	Reisebus ¹	Eisenbahn, Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Eisenbahn, Nahverkehr	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase ²	g/Pkm	32	41 ³	211 ⁴	76	67 ³	71
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,05	0,03	0,15	0,07	0,05	0,05
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	g/Pkm	0,02	0,00	0,04	0,03	0,01	0,00
Stickoxide	g/Pkm	0,21	0,06	0,55	0,41	0,21	0,07
Feinstaub	g/Pkm	0,004	0,000	0,005	0,003	0,002	0,000
Verbrauch Benzinäquivalent	l/100 Pkm	1,4	1,9	4,9	3,3	3,0	3,3
zugrunde gelegte Auslastung	1,5 Pers./Pkw	60%	50%	77%	21%	28%	19%

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; l/100Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

¹ Die Kategorie „Reisebus“ umfasst Busse im Gelegenheitsverkehr (z.B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und Fernlinienbusse. Differenzierte Daten für diese beiden Unterkategorien stehen für das Jahr 2014 nicht zur Verfügung.

² CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z.B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ unter Berücksichtigung aller Klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (EWF = Emission Weighting Factor = 2)

Quelle: TREMOD 5.63
Umweltbundesamt 28.04.2016

Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-3>

