

## V1 Verkehrswende für die Luftfahrt konkretisieren

Antragsteller\*in: Niklas Bonacker, Niklas Graf  
Tagesordnungspunkt: TOP 6 Verschiedene Anträge

969 Im Zuge der Forderungen nach einer erfolgreichen und ökologischen Verkehrswende  
970 setzt sich die Grüne Jugend NRW für ein neues Gesamtkonzept für den Flugverkehr  
971 in Nordrhein-Westfalen, Deutschland und der Europäischen Union ein. Ziel unseres  
972 Verbandes ist es eine gesamtgesellschaftliche Debatte über den Beitrag des  
973 Flugverkehrs zur Klimaerwärmung anzustoßen und diesen wichtigen Faktor aus dem  
974 Schattendasein des Diskurses herauszuholen. Wir müssen uns kontrovers mit der  
975 Frage auseinandersetzen wie wir negative Auswirkungen von Personen- und  
976 Transportflugverkehr minimieren können.

977 Umweltschädliches Verhalten darf nicht weiter subventioniert werden. Die  
978 steuerliche Bevorzugung im Flugverkehr beläuft sich allein in Deutschland auf  
979 mehrere Milliarden Euro pro Jahr. Die ungerechten Steuerprivilegien gehören als  
980 Teil einer ökologischen Finanzreform abgeschafft. Nach jahrzehntelangen  
981 bundespolitischen Vorstößen zur **Erhebung einer Kerosinsteuer** soll diese nun  
982 endlich eingeführt und sich zusätzlich für eine Regelung auf europäischer Ebene  
983 eingesetzt werden. Eine bundesweite Regelung soll sich am Beispiel der  
984 Niederlande orientieren und nicht nur dann eingeführt werden, wenn es ebenso  
985 eine europäische Regelung geben wird. Die Landesregierung NRW soll dazu mögliche  
986 Vorschläge im Bundesrat initiieren oder unterstützen.

987 Weltweit beschloss allein die EU den Flugverkehr in den Emissionsrechtehandel  
988 miteinzubeziehen. Allerdings wurden außereuropäische Fluggesellschaften nicht  
989 verpflichtet daran teilzunehmen, weil diese damit drohten den europäischen  
990 Luftraum zu boykottieren. Die Grüne Jugend NRW findet, dass dies nicht mehr  
991 hinnehmbar ist, eine Revision dringend geboten ist und es ein **effizientes CO<sub>2</sub>-**  
992 **Zertifikate-System für den gesamten Europäischen Luftraum** geben muss. Die Höhe  
993 der Preise für die Zertifikate soll sich an den Klimafolgeschäden orientieren.  
994 Des Weiteren setzt sich die Grüne Jugend NRW für eine Klimaabgabe für  
995 Fluggesellschaften ein, um einen Beitrag für nachhaltige Mobilität zu leisten.  
996 Diese könnten beispielsweise in einen Kompensations-Fond eingezahlt werden.  
997 Daneben wird es ebenso zentral sein Projekte zur **CO<sub>2</sub>-Kompensation** zu  
998 intensivieren und klimaschädliche Emissionen auszugleichen.

999 Das Pariser Klimaabkommen hat den Flugverkehr ausgenommen. Die Grüne Jugend NRW  
1000 findet dies skandalös und fordert ein **internationales Klimaabkommen für die**

## 1001 **Luftfahrt.**

1002 Die Welthandelsorganisation (WTO) hat die EU-Subventionen an Airbus als illegal  
1003 eingestuft. Dabei geht es um Wettbewerbsverzerrungen durch Förderungen von  
1004 nationalen Regierungen und EU-Zuwendungen, welche dadurch Produktionskosten und  
1005 Marktpreise künstlich reduzieren. Solch ein Urteil sollte nicht wieder zustande  
1006 kommen können. Die Grüne Jugend NRW spricht sich daher entschieden **gegen**  
1007 **Anschubfinanzierungen und Kostenübernahmen für den konventionellen Flugverkehr**  
1008 **aus.**

1009 Ebenso werden überflüssige Regionalflughäfen durch Millionensubventionen  
1010 künstlich am Leben gehalten, welche teilweise auch die kommunalen Haushalte  
1011 unnötig stark belasten. Die Grüne Jugend NRW fordert daher eine nachhaltige  
1012 Bedarfsplanung für das Flughafennetz, welche Überkapazitäten, Lärm- und  
1013 Klimaschutz aber auch Entwicklungspotenziale und mögliche Synergie- und  
1014 Einsparungsmöglichkeiten in multimodalen Transport- und Logistikzentren  
1015 konsequent berücksichtigt. Bis dahin fordert die Grüne Jugend NRW einen **Stopp**  
1016 **des Ausbaus von Flughäfen** in Nordrhein-Westfalen und der Bundesrepublik  
1017 Deutschland.

1018 Im Kontext des Personenverkehrs fordert die Grüne Jugend NRW demgegenüber ein  
1019 **modernes und hochfrequentiertes Nachtzugnetz für ganz Europa**, um Reisenden eine  
1020 nachhaltige Alternative zum Fliegen innerhalb Europas zu ermöglichen.  
1021 Schnellbahn- und Regionalbahnstrecken müssen grenzüberschreitend besser vernetzt  
1022 und ausgebaut sein. Gerade für Nordrhein-Westfalen soll dabei auf eine weiter  
1023 verbesserte Anbindung an die Benelux-Staaten und Frankreich geachtet werden.

1024 Die Grüne Jugend NRW begrüßt die verschiedenen ökologisch ausgerichteten  
1025 Forschungszweige im Luft- und Raumfahrtbereich und fordert mehr staatliche  
1026 Zuwendungen für diesen Sektor. Beispielhaft sind die Forschungen zu rein  
1027 biologischem Algen-Kerosin und den Versuchen durch Hybridflugzeuge den  
1028 Treibstoffverbrauch um weitere 20 bis 40 Prozent zu reduzieren. Die Grüne Jugend  
1029 NRW fordert, dass nur Projekte mit **nachhaltigen Forschungsansätzen** gefördert  
1030 werden. Als Vorbild sehen wir unter anderem Norwegen, welches nach dem  
1031 ökologischen Umdenken bei Autos, Fähren und Frachtschiffen nun angekündigt hat  
1032 auch auf elektrisches Fliegen bis 2040 umstellen zu wollen. Eine vollständige  
1033 Elektrifizierung für urbane Ultrakurz-, sowie altbekannte Kurz- und  
1034 Mittelstreckenflüge ist dabei die oberste Priorität für die Grüne Jugend NRW.  
1035 Ohne Elektro-Antriebe wird es nicht gelingen, die CO<sub>2</sub>-Belastung in einem  
1036 ausreichenden Maße zu verringern. Eine **komplett-elektrisch betriebene**  
1037 **Flugzeugflotte** ist wünschenswert, aber gerade bei Langstreckenflügen noch schwer  
1038 vorstellbar. Realistisch ist es zunächst bei Kurz- und Mittelstrecken die  
1039 Flugzeuge schrittweise auszutauschen und die Erneuerung der Flotte, welche in  
1040 Europa mehrere zehntausend Maschinen umfasst, als eine Generationenaufgabe zu  
1041 verstehen. Dabei gilt es zunächst regionale Flugverbindungen umzustellen und bei  
1042

1043 der urbanen Flugmobilität der Zukunft schon zu Beginn auf eine vollständige  
1044 Elektrifizierung zu setzen. Als Beispiel mit Vorbildcharakter denken wir an  
1045 elektrifizierte Lufttaxis von welchen erste Modelle bereits für den deutschen  
1046 Flugraum zugelassen sind. In der längerfristigen Perspektive spricht sich die  
1047 Grüne Jugend NRW für multi-modulare Konzepte aus und befürwortet die  
1048 Zusammenlegung von Bahnhöfen und weitgehend klimaneutralen Flughäfen als  
1049 Drehkreuze, welche beispielsweise über Kapselmodelle den Schienen- und  
Flugverkehr kombinieren können.

1050 Der Flugverkehr wie er heute technisch realisiert wird ist nicht zukunftsfähig  
1051 und gefährdet das Leben auf der Erde. Ob es in der Zukunft vollständig  
1052 klimaneutralen Flugverkehr geben wird ist trotz zahlreicher Fortschritte und  
1053 Pilotprojekte völlig offen. Das Risiko für das Leben auf der Erde ist zu hoch um  
1054 allein auf technologischen Fortschritt zu hoffen. Daher bedarf es eines  
1055 **kulturellen Umdenkens** in unserer Art und Weise zu reisen. Die Grüne Jugend NRW  
1056 setzt sich daher für einen Bewusstseinswandel ein. Flugreisen ans andere Ende  
1057 der Welt sind mit dem heutigen Stand der Technik nicht möglich ohne diese zu  
1058 zerstören. Überall wo es möglich ist sollte es unser gesamtgesellschaftliches  
1059 Ziel sein klimaschädlichen Flugverkehr zu vermeiden.

### Begründung

Internationale Flüge gehören zum Lebensstil eines bedeutenden Teiles unserer Gesellschaft. Im Jahr 2017 verzeichnet das Statistische Bundesamt 117,6 Millionen Passagiere in Flügen, welche von deutschen Flughäfen starteten. Das jährliche Wachstum von +5,1 % hat sich nochmals gesteigert (Vorjahr: +3,4 %), während das interkontinentale Flugaufkommen mit 20,6 Millionen Passagieren eine Wachstumsrate von 8,4 % (Vorjahr: +0,5 %) vorweisen kann. Mit diesen Flügen geht ein immenser klimarelevanter Ausstoß von Treibhausgasen einher. Diese sind hauptsächlich Wasserdampf, Kohlendioxid und Stickoxiden. Doch in großen Flughöhen weisen diese Gase ein deutlich höheres Treibhauspotential auf. So verursacht ein Flug von Deutschland auf die Malediven und zurück pro Person einen klimarelevanten Beitrag von über fünf Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent. Allein diese Flugreise übersteigt das klimaverträgliche Jahresbudget eines Menschen, welches bei einem klimarelevanten Beitrag von 2,3 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent pro Jahr liegt.

Hybridelektrische Flugzeuge werden Prognosen zu Folge voraussichtlich ab 2050 den Markt dominieren. Aufgrund des stetigen technologischen Fortschritts und einer höheren Auslastung modernerer Modelle ist der Spritverbrauch und deren Treibhausgasemissionen pro Passagier heute um rund ein Drittel im Vergleich zum Jahr 2000 gesunken. Parallel hat sich allerdings die Zahl der Flugkilometer im gleichen Zeitraum fast verdoppelt und insgesamt haben die Emissionen des Luftverkehrs deshalb deutlich zugenommen. Dieser Rebound-Effekt ist auch bei Hybridflugzeugen zu erwarten.

Immer mehr Prognosen sprechen von einem bevorstehenden oder drohenden Kollaps in der Luftfahrt. Dies begründet sich in fehlgeleiteten und rückwärtsgewandten Subventionen, Ausnahmeregelungen und zunehmenden Flugraten. Der Rückgang der diesen Prozess begünstigenden vergleichsweise billigen Preise beruht dabei auf geringeren Kosten für Herstellung und Wartung der Flugzeuge, der Liberalisierung des Luftverkehrs seit den 80er Jahren, dem Aufkommen von Billigfluglinien und dem sogenannten Fliegen zu Taxi-

Tarifen, dem Anstieg der Kaufkraft durch allgemeines Wirtschaftswachstum, einen anwachsenden Massentourismus der Mittelschicht (besonders im asiatisch-pazifischen Raum) und der Nichteinberechnung von externen Effekten in die Flugpreise.

Die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf unser Ökosystem steigen rasant an und bedürfen daher einer schnellen und umfassenden politischen und gesellschaftlichen Steuerung, um die Klimaziele nicht zu verfehlen und überholte Strukturen nicht weiter zu verfestigen.