

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lisa Paus, Dr. Thomas Gambke, Britta Haßelmann, Dr. Gerhard Schick, Winfried Hermann, Kerstin Andreae, Birgitt Bender, Alexander Bonde, Hans-Josef Fell, Katrin Göring-Eckardt, Priska Hinz (Herborn), Dr. Anton Hofreiter, Thilo Hoppe, Uwe Kekeritz, Sven-Christian Kindler, Maria Klein-Schmeink, Sylvia Kotting-Uhl, Dr. Hermann Ott, Claudia Roth (Augsburg), Manuel Sarrazin, Elisabeth Scharfenberg, Dorothea Steiner, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Hans-Christian Ströbele, Dr. Harald Terpe, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ticketabgabe im Flugverkehr für den Klimaschutz und die Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit

Der wachsende Flugverkehr belastet immer stärker Mensch und Umwelt durch Emissionen und Lärm. Sein Anteil am Klimawandel geht weit über die reinen CO₂-Emissionen hinaus. Das Umweltbundesamt schätzt, dass die Klimaschädlichkeit der Emissionen des Flugverkehrs das Zwei- bis Fünffache bodennaher Emissionen beträgt.

Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ICAO rechnet auch weiterhin mit einer jährlichen Zunahme des Passagierflugverkehrs von ca. vier Prozent.

Dennoch ist der Flugverkehr – anders als der Schienenverkehr und Straßenverkehr – bisher weitgehend von Abgabenlasten befreit. Die Einführung einer Kerosinbesteuerung auf internationaler oder europäischer Ebene ist bisher gescheitert. Allerdings erlaubt die Energiesteuerrichtlinie von 2003 die Besteuerung des Kerosins für Inlandsflüge sowie zwischen Mitgliedstaaten, wenn entsprechende bilaterale Abkommen abgeschlossen werden.

Im Jahre 2005 haben sich die Finanzminister der Europäischen Union (EU) für die Einführung einer Ticketabgabe auf freiwilliger Basis ausgesprochen. Das Aufkommen soll die Finanzierung der Entwicklungszusammenarbeit verstärken. Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) erwartet, dass Deutschland jenes international zugesagte Ziel, im Jahre 2010 zumindest 0,51 Prozent seines Bruttonationaleinkommens (BNE) für Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit (Official Development Assistance, ODA) aufzuwenden, mit 0,4 Prozent deutlich verfehlen wird. In 2009 fehlten circa 2,2 Mrd. Euro zur Erreichung dieses Ziels. Daher muss die Bundesregierung verstärkt auf innovative Finanzierungsinstrumente setzen, um die international zugesagten Mittel für die Entwicklungszusammenarbeit aufzubringen. Die Einnahmen aus der Ticketabgabe könnten dazu beitragen, dass Deutschland seine internationalen Verpflichtungen erfüllt.

Die Bundesregierung hat nun angekündigt, eine „nationale ökologische Luftverkehrsabgabe“ mit einem Volumen von 1 Mrd. Euro einzuführen – allerdings lediglich um den Haushalt zu konsolidieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Anlastung der Umwelteffekte des Flugverkehrs

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Art der Umweltbelastungen und damit die Höhe der externen Kosten des Flugverkehrs vor?
2. Welchen Anteil an den externen Kosten verursachen dabei im Einzelnen die
 - a) CO₂-Emissionen,
 - b) anderen klimawirksamen Folgen des Luftverkehrs (Kondensstreifen etc.),
 - c) Belastungen der Umwelt und Gesundheit durch Luftschadstoffe,
 - d) Belastungen und Beeinträchtigungen durch Fluglärm?
3. Wie hoch waren die Subventionen des inländischen und internationalen Flugverkehrs in den letzten 10 Jahren (jeweils tabellarisch einzeln und nach Jahren)?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass diese Subventionierung zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern führt?
Wenn nein, warum nicht?
5. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die Begünstigung des Flugverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsarten abbauen?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, im innerdeutschen Flugverkehr eine Kerosinbesteuerung einzuführen?
Wenn nein, warum nicht?
7. Beabsichtigt die Bundesregierung, auf bilateraler Basis im Flugverkehr mit anderen EU-Mitgliedstaaten eine Kerosinbesteuerung einzuführen?
Wenn nein, warum nicht?
Welche konkreten Bemühungen hat sie bisher in dieser Richtung unternommen oder geplant?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich für eine einheitliche Besteuerung von Kerosin auf europäischer Ebene einzusetzen?
Wenn nein, warum nicht?
Welche konkreten Bemühungen hat sie bisher in dieser Richtung unternommen oder geplant?
9. Welche rechtlichen Möglichkeiten hat Deutschland, um im internationalen Flugverkehr eine Kerosinbesteuerung einzuführen?
Welche Bemühungen unternimmt die Bundesregierung, um die notwendigen rechtlichen Grundlagen für eine Kerosinbesteuerung im internationalen Flugverkehr (z. B. im Rahmen der ICAO) zu schaffen?
10. Hält die Bundesregierung die jetzt geplante „nationale ökologische Luftverkehrsabgabe“ für ausreichend, um dem Flugverkehr die negativen Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima anzulasten?
Wenn nein, welche Höhe wäre dafür angemessen?

11. Hält die Bundesregierung die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel angesichts der über den CO₂-Ausstoß hinausgehenden Umweltbelastungen sowie der nahezu kostenlosen Anfangsausstattung der Fluggesellschaften für ausreichend, um dessen Umwelteffekte zu internalisieren?

Wenn ja, mit welcher Begründung?

12. Mit welchen Erlösen aus der 15-prozentigen Versteigerung der Emissionszertifikate rechnet die Bundesregierung für Deutschland ab 2012 pro Jahr, und wofür will die Bundesregierung das Aufkommen verwenden?
13. Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die rasch wachsenden Umweltbelastungen des Flugverkehrs zu beschränken?

II. Ausgestaltung der geplanten „nationalen ökologischen Luftverkehrsabgabe“

14. Wie soll die Abgabe ausgestaltet werden?

Wie werden die Faktoren Preis, Lärm und Verbrauch bei der angekündigten Differenzierung der Ausgestaltung einbezogen?

Wird eine Differenzierung nach Länge der Flugstrecke vorgenommen?

15. Hat die Bundesregierung erwogen, die Abgabe nicht auf die verkauften Tickets, sondern die Anzahl der Sitzplätze zu beziehen, um so einen Anreiz zu geben, die Auslastung der Flüge zu verbessern?
16. Unter welchen Annahmen wurden die Einnahmen von 1 Mrd. Euro pro Jahr durch die Luftverkehrsabgabe berechnet?
17. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die Abflüge von deutschen Flughäfen vor (Anzahl der Passagiere, national/international, Entfernung)?
18. Wie hoch wird der Aufschlag pro Ticket gemäß der geplanten Differenzierung angesetzt?
19. Mit welchen zusätzlichen Einnahmen rechnet die Bundesregierung, wenn der Luftverkehr 2012 in den Emissionshandel einbezogen wird?
- Wie sollen eventuelle Einnahmedifferenzen gedeckt werden, wenn die „nationale ökologische Luftverkehrsabgabe“ nach den Plänen der Bundesregierung entfallen soll?

III. Aufstockung der Öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit

20. Steht die Bundesregierung weiterhin zu ihrer internationalen Zusage, im Jahre 2015 tatsächlich 0,7 Prozent des BNE für Öffentliche Entwicklungszusammenarbeit (ODA) aufzuwenden?

Wenn nein, warum nicht?

21. Wie begründet die Bundesregierung den Rückgang der Mittel für die ODA, der nach Angabe der OECD im Jahr 2009 ganze 12 Prozent betragen hat?

Welche Finanzierungsquellen schlägt die Bundesregierung vor, um die Mittel für die ODA zielkonform aufzustocken, also 0,7 Prozent des Bruttonationaleinkommens bis 2015 bereitzustellen?

22. Beabsichtigt die Bundesregierung, aus dem Aufkommen der geplanten Ticketsteuer zusätzliche Mittel für die ODA zur Verfügung zu stellen?

Wenn nein, warum nicht?

23. Welches Mittel gedenkt die Bundesregierung stattdessen oder zusätzlich anzuwenden, um die zusätzlichen Einnahmen für die ODA zu erzielen?
24. Setzt sich die Bundesregierung für ein koordiniertes Vorgehen mit den europäischen Nachbarstaaten – zumindest jenen mit den großen Drehkreuzen – zur Eindämmung der externen Effekte des Luftverkehrs ein, um die ökologische Wirksamkeit zu erhöhen und negativen Wettbewerbseffekten vorzubeugen?

Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Berlin, den 18. Juni 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion