

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring

Abg. Florian von Brunn

Präsidentin Ilse Aigner

Abg. Gerd Mannes

Abg. Dr. Markus Bächler

Abg. Dr. Marcel Huber

Abg. Albert Duin

Abg. Manfred Eibl

Zweiter Vizepräsident Thomas Gehring: Zur weiteren Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Horst Arnold, Florian von Brunn, Ruth Müller u. a. und Fraktion (SPD)

Zug statt Flug: Klimafreundlichen Verkehr auf der Kurzstrecke attraktiver machen (Drs. 18/2346)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katrin Ebner-Steiner, Christoph Maier, Franz Bergmüller u. a. und Fraktion (AfD)

Verkehr auf Kurzstrecken - kostengünstig, technologieoffen und ideologiefrei (Drs. 18/2374)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zug statt Flug: Die Alternative zu Kurzstreckenflügen (Drs. 18/2375)

Vorweg gebe ich bekannt, dass die SPD-Fraktion zu ihrem Antrag namentliche Abstimmung beantragt hat.

Ich eröffne nun die Aussprache. Erster Redner ist Kollege Florian von Brunn. Bitte schön.

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte mich zuerst bei unserer Präsidentin Ilse Aigner bedanken, die heute Schülerinnen und Schüler von Fridays for Future empfangen hat und, wie ich gehört habe, auch sehr gute Gespräche geführt hat.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Bayern – das ist bekannt – kommt seit dem Jahr 2007 mit dem Klimaschutz nicht voran. Zuletzt ist der Ausstoß an Treibhausgasen im Freistaat sogar wieder angestie-

gen – entgegen allen Ankündigungen und Versprechungen der Staatsregierung. Eine wesentliche Rolle dabei spielt die Zunahme des Verkehrs und dabei auch des Flugverkehrs. In Bayern steigen die CO₂-Emissionen aus dem Luftverkehr immer weiter an. Von 1990 bis 2014 sind sie auf das rund Dreifache, nämlich auf vier Millionen Tonnen, angestiegen. Das sagt das Landesamt für Umwelt.

Flugzeuge stoßen pro Passagier und Kilometer fünf- bis sechsmal so viel CO₂ aus, wie eine Fahrt über die gleiche Distanz im Bus oder in der Bahn verursacht. Flugzeuge emittieren weit oben in der Atmosphäre, wo es besonders großen Schaden anrichtet. Fliegen ist deswegen – das sagt das Umweltbundesamt; das ist die bittere Wahrheit – die klimaschädlichste Form der Fortbewegung. Deshalb müssen wir auch hier in Bayern endlich neue Wege gehen und in diesem Bereich viel mehr als bisher für den Klimaschutz tun.

Fliegen ist billig wie noch nie. Wenn ich nächste Woche von München nach Berlin und zurück fliegen will, kann ich das schon für ab 88 Euro tun. Das günstigste Bahnticket nach Berlin und zurück kostet dagegen über 210 Euro. Der bekannte grüne Bus ist zwar billiger; er fährt aber mehr als doppelt so lang wie die Bahn und ist deswegen keine echte Alternative.

Weil das Fliegen so spottbillig ist und so schnell geht, wird einfach zu viel geflogen, gerade auf Strecken, für die es eigentlich eine klimafreundliche Alternative gibt. Es ist erschreckend, wie hoch der Anteil an Kurzstreckenflügen ist. Ein Beispiel: Fast ein Drittel aller Flüge vom und zum Flughafen München gehen nach Deutschland, nach Österreich und in die Schweiz oder kommen von dort. Sogar sechs Flüge von und nach Nürnberg pro Tag sind dabei. – Verehrte Kolleginnen und Kollegen, wenn wir es mit dem Klimaschutz ernst meinen, müssen wir diese Kurzstreckenflüge soweit als möglich auf die klimafreundliche Bahn verlagern.

(Beifall bei der SPD)

Wir müssen endlich tatkräftig handeln, statt immer nur über Klimaschutz zu reden. Dafür muss als Erstes die Bahn besser ausgebaut werden. Ein gutes Vorbild ist die schnelle ICE-Strecke nach Berlin. In dieser Hinsicht sind Deutschland und Bayern im europäischen Vergleich – ich formuliere es einmal so – leider Entwicklungsländer; denn während die Schweiz pro Einwohner und Jahr über 360 Euro in die Schiene investiert – das sind Zahlen von 2017 –, waren es in Deutschland nur um die 70 Euro. Sogar Italien und Polen geben mehr für die Eisenbahn aus als wir.

Wir müssen zweitens aber auch die bayerischen Flughäfen besser an das Bahnnetz anbinden; denn viele der Kurzstreckenflüge sind Zubringerflüge, die man natürlich auch auf die Bahn verlagern kann – Stichwort: Rail & Fly. Es ist geradezu peinlich, wie lange eine gute Anbindung zum Beispiel gerade des Münchner Flughafens auf sich warten lässt. Ich sage es ganz offen: Das ist ein Versagen der zuständigen CSU-Minister in Berlin und München. Ich frage die verehrten Damen und Herren von der Staatsregierung: Was haben Sie eigentlich die ganzen letzten Jahre in dieser Sache unternommen?

(Zuruf von der CSU)

– Es tut mir leid, aber die Wahrheit muss heraus.

Drittens. Bahnfahren muss günstiger werden. Die Bahn muss Energiesteuern bezahlen, auf Bahntickets wird Mehrwertsteuer erhoben. Flugbenzin dagegen ist steuerfrei, und internationale Flüge sind von der Mehrwertsteuer befreit. Der Luftverkehr zahlt nur eine begrenzte Luftverkehrsabgabe, bzw. die Passagiere zahlen sie.

Wir finden: Das muss sich ändern. Wir wollen – deswegen heute unser Dringlichkeitsantrag – einen höheren Steuerbeitrag von Kurzstreckenflügen als ersten Schritt und als nationale Maßnahme auf dem Weg hin zu einer europaweiten Besteuerung von Kerosin. Die Einnahmen wollen wir in konkreten Klimaschutz und in bezahlbare Mobilität investieren, in den Ausbau der Bahn, in die bessere Anbindung der Flughäfen an

die Bahn und in eine steuerliche Besserstellung von Bahnfahrten, damit sich klimafreundliches Reisen lohnt.

(Beifall bei der SPD)

Natürlich kann die Bahn nicht alle Ziele erreichen. Sie kann nicht über das Meer fahren. Deswegen wollen wir auch Forschung und Entwicklung zu klimafreundlichem Kerosin vorantreiben, nämlich mit Blick auf Sonnenenergie, CO₂ und Wasser.

Dem Antrag der GRÜNEN werden wir zustimmen. Den Antrag der AfD lehnen wir ab. Ich bitte um Ihre Zustimmung zu unserem Antrag und bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Ilse Aigner: Als nächstem Redner erteile ich dem Kollegen Gerd Mannes von der AfD das Wort.

(Beifall bei der AfD)

Gerd Mannes (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren! In dem vorliegenden Antrag kritisiert die SPD den Verkehrssektor als einen Hauptverursacher von Treibhausgasen in Bayern. Aber: Eine gesunde Infrastruktur und individuelle Mobilität sind aber die Lebensadern unserer bayerischen Wirtschaft.

Selbstverständlich ist es zielführend, auch im Verkehrssektor Energie zu sparen und Ressourcen zu schonen. Zur Erinnerung: Deutschland hat einen Beitrag zu den weltweit von Menschen gemachten CO₂-Emissionen von circa zwei Prozent, Bayern entsprechend weniger. Darum kann Bayern den CO₂-Ausstoß kaum weltweit messbar verändern.

(Beifall bei der AfD)

Der Ausbau der Bahnstrecken im Nah- und Fernverkehr ist wünschenswert, und es sollte auch möglich sein, dass die Bahn in marktwirtschaftlicher Weise auf Kurzstrecken kostengünstigere Angebote zur Verfügung stellt als Billigflieger. Jedoch ist eine Umverteilung durch Steuern von einem Verkehrsmittel zu einem anderen Verkehrsmittel nicht sinnvoll – ganz im Gegenteil: Mobilität und insbesondere deren wirtschaftliche und soziale Aspekte müssen in einer Gesamtheit betrachtet werden. Eine planwirtschaftliche und ideologisch getriebene Umverteilung ist nicht sinnvoll.

Wir setzen uns für Steuergerechtigkeit ein, sodass jegliche Mobilität in gleichem Maße möglichst gleich, gerecht und minimal besteuert wird. Insbesondere die Bahn darf steuerlich nicht benachteiligt werden, speziell im Hinblick auf die Besteuerung des Stroms. Kostengünstige Mobilität ist ein wichtiger Standortfaktor für die bayerische Wirtschaft und ein Kostenfaktor für die Arbeitnehmer. Allein in München gibt es eine halbe Million Pendler.

Zwar sind der Ausbau des Schienennetzes und die damit verbundene Nutzung der Bahn durch Pendler wünschenswert; aber wir müssen auch die Interessen derer vertreten, die auf ein anderes Verkehrsmittel setzen. Flugverkehr muss im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln gerecht besteuert werden. Wichtig ist aber, dass das Mobilitätsangebot für Arbeitnehmer verbessert wird, und zwar durch Anreize wie eine Erhöhung der Pendlerpauschale, die im Jahr 2004 von 40 auf 30 Cent pro Kilometer gesenkt wurde, obwohl die Mobilitätskosten ständig steigen.

Die Kostenentlastung für Arbeitnehmer und die Senkung der angebotsseitigen Kosten der Mobilität, auch durch Forschung und Entwicklung, sind gerade für Menschen im unteren und im mittleren Einkommenssegment wichtig, damit sie ausreichend verfügbares Einkommen haben. Im Sinne der Pendler sollte sich die Staatsregierung für ein Verkehrskonzept auf Kurzstrecken einsetzen, das kostengünstig, technologieoffen und ideologiefrei ist. Klimahysterie leistet hierzu keinen Beitrag. Deshalb lehnen wir die Anträge der SPD und der GRÜNEN ab und bitten um Zustimmung zu unserem Antrag.

Er geht in Richtung eines gesamtheitlichen und sozial verträglichen Mobilitätskonzeptes und spricht sich für den Ausbau des Bahnnah- und -fernverkehrs aus.

(Beifall bei der AfD)

Präsidentin Ilse Aigner: Der nächste Redner ist Dr. Markus Büchler von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Dr. Markus Büchler (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Heute ist Tag der Umwelt. Die Bundesregierung hat heute das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage veröffentlicht; vor wenigen Stunden ist es über die Ticker gelaufen. Bürgerinnen und Bürgern wurde die Frage gestellt, was ihnen am wichtigsten für den Verkehr der Zukunft sei. 50 % der Befragten haben geantwortet – das war die meistgenannte Antwort –, Umwelt und Klima möglichst wenig zu belasten sei ihnen am wichtigsten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Insofern geht der Antrag der SPD sehr in die richtige Richtung.

Allerdings, lieber Florian, frage ich mich schon: Wer regiert denn in Berlin? – Natürlich kann man das Hohe Haus hier adressieren und die Staatsregierung auffordern, sie möge sich in Berlin entsprechend einsetzen. Das unterstützen wir mit unserem nachgezogenen Antrag. Eventuell wäre eine SMS an Bundesumweltministerin Schulze oder an Bundesfinanzminister Scholz, beide von der SPD, hilfreich. Sie sind genau diejenigen, die die Themen bearbeiten, die in dem Antrag adressiert werden.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zuruf von den FREIEN WÄHLERN: Schulze, Scholz, Schulz – alle SPD!)

Leider ist euch noch ein handwerklicher Fehler unterlaufen. Deshalb haben wir uns gestattet, einen Antrag nachzuziehen. Es geht hier nicht um das Luftverkehrsgesetz,

wie ihr in eurem Antrag schreibt, sondern um das Luftverkehrsteuergesetz; in § 11 sind die Steuersätze enthalten.

Es gibt noch wesentlich mehr Möglichkeiten, klimafreundliche Alternativen zu Kurzstreckenflügen anzubieten. Aufseiten des Bundes fehlen uns der Einsatz für eine CO₂-Bepreisung, für eine europaweite Kerosinsteuer und für einen Deutschlandtakt auf der Schiene, um zuverlässige Bahnverbindungen zu ermöglichen. Diese Punkte haben wir in unseren nachgezogenen Antrag ausdrücklich aufgenommen. Auch Bayern hat Möglichkeiten, unmittelbar Maßnahmen zu ergreifen. Dazu gehören der Stopp des Ausbaus der Flughäfen im Freistaat und insbesondere das sofortige Aus für die dritte Startbahn am Flughafen München. Deshalb bitte ich um Zustimmung zu unserem Antrag.

(Lebhafter Beifall bei den GRÜNEN)

Präsidentin Ilse Aigner: Der nächste Redner ist Dr. Marcel Huber von der CSU.

Dr. Marcel Huber (CSU): Verehrte Präsidentin, werte Kollegen, Hohes Haus! Vor allem: Werte Kollegen von der SPD! Die Überschrift des Antrags ist okay. Ich finde, sie ist vollkommen gelungen: "Zug statt Flug: Klimafreundlichen Verkehr auf der Kurzstrecke attraktiver machen". Dagegen kann man nicht viel haben.

Einschränkend muss ich sagen: Der Luftverkehr trägt weltweit nur etwa 2,7 % zum CO₂-Ausstoß bei. Sie haben aber recht mit der Aussage, dass auch der Luftverkehr seinen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels leisten muss. Pro Person und Kilometer wird von einem Flugzeug mehr CO₂ ausgestoßen als von anderen Verkehrsmitteln.

Wenn man sich den SPD-Antrag – dieser wurde als erster Antrag zu diesem Tagesordnungspunkt vorgelegt – genauer anschaut, dann sieht man: Sie wollen eine deutsche, rein nationale Steuer erhöhen. Ihnen geht es um eine deutsche, nationale Steuererhöhung, und das in einer Branche, die sich immer internationaler aufstellt. Ich

stelle mir schon die Frage: Hat eine solche Maßnahme Sinn? Wollen wir das tatsächlich so haben? – Bei der SPD ist zurzeit vielleicht nicht allen richtig bewusst, dass es die Große Koalition noch gibt. Sie existiert noch.

(Heiterkeit und Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

In einem Vertrag hat man miteinander vereinbart, wo man hinwill. Darin steht ausdrücklich: "[...] die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitigen nationalen Kosten." Das hat man dort hineingeschrieben, weil man nationale Alleingänge, die unsere Branchen international schlechterstellen, vermeiden wollte. – Ich darf vielleicht ergänzen, warum ich gerade diesen Standortnachteil für Deutschland für so entscheidend halte.

(Zuruf von der AfD: Hört, hört!)

Die Luftverkehrssteuer für Inlandsflüge beträgt 7,38 Euro pro Passagier. Das hört sich nicht viel an; aber die deutsche Luftfahrtbranche führte 2016 immerhin 1,07 Milliarden Euro ab, und für 2019 werden 1,2 Milliarden Euro erwartet. Das ist eine rein nationale Steuer, die wir in diesem großen, international aufgestellten Geschäft zu zahlen haben.

Diesen Standortnachteil gleichen manche Menschen aus – ich wohne im Landkreis Mühldorf –, indem sie mit dem Auto nach Salzburg fahren, um von dort nach Berlin zu fliegen. Das kann es nicht sein. Auch von der CO₂-Bilanz her ergibt das keinen Sinn. Deshalb haben sich die Luftverkehrswirtschaft, Tourismusverbände und – werte Kollegen von der SPD, das waren einmal Ihre Stammwähler! – Gewerkschaften auf den Weg gemacht und gesagt: Wir fordern das Ende dieser Luftverkehrssteuer. Sie ist ungerecht.

Ich habe mir dann überlegt, wie wir mit Ihrem eigentlich doch nachvollziehbaren Anliegen, CO₂ dadurch einzusparen, dass wir auf den Kurzstrecken Alternativen zum Flugzeug anbieten, umgehen sollten. – Zunächst einmal ist festzuhalten: Die Entwicklung

von Steuerungsmechanismen und Anreizsystemen mit dem Ziel der Verlagerung vom Flugzeug auf die Schiene – das sollten wir vielleicht machen – kann nur auf europäischer Ebene erfolgen. Nur dann hat es Sinn. Gleiches gilt übrigens für die Besteuerung von Flugbenzin. Man kann natürlich darüber reden, und es gibt gute Argumente dafür. Aber es ergibt überhaupt keinen Sinn, eine Regelung allein für Deutschland zu treffen.

Dass es funktionieren kann, wenn man es international anpackt, zeigt das gemeinsame Herangehen im Rahmen des Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA. Die Grundlage bildet ein internationales Abkommen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes durch die Luftfahrt, dem inzwischen 73 Staaten folgen, die ab 2020 nur noch CO₂-neutrales Wachstum des Flugverkehrs anstreben. Wenn man es so macht – so würde ich es vorschlagen –, dann erreicht man etwas Ähnliches wie bei den Solar-Panels: Am Anfang waren sie sehr teuer. Wenn man Druck im Sinne einer stärkeren Nachfrage aufbaut, dann reagiert die Industrie darauf.

Drittens fordert die SPD in ihrem Antrag, mehr für die Forschung zu machen. Ich kann nur sagen: Genau das passiert. Sie sollten sich den Bölkow-Campus in Ottobrunn anschauen. Dort wird nach synthetischen Kraftstoffen, H₂- und Elektroantrieben in der Fliegerei geforscht. Etwas, was wahrscheinlich überhaupt nicht öffentlich so wahrgenommen wird, ist folgende Tatsache: Der A320neo, ein Flugzeug, das die Umweltverträglichkeit wirklich revolutioniert hat, verfügt über ein Strahltriebwerk bzw. einen Front-Fan-Jet, der in München entwickelt worden ist und von der MTU gebaut wird. Im Ergebnis werden 15 % Sprit gespart und der Lärm halbiert. Diese Entwicklung geht durchaus in die richtige Richtung, nicht nur in Bezug auf Kurzstrecken. Was den Punkt Forschung angeht, sind wir also bei Ihnen. Ich kann nur sagen: Das passiert.

Die Mehrwertsteuersenkung, vielleicht sogar auf null, ist eine gute Idee. Diese Maßnahme könnte einen Einfluss haben, ist aber wegen der EU-Vorgaben nicht möglich. Möglich ist eine Mehrwertsteuerreduzierung. Herr von Brunn, dass Sie einmal derselben Meinung sein würden wie Andreas Scheuer, hätte ich mir nicht träumen lassen.

(Heiterkeit bei der CSU)

Genau das hat nämlich Andi Scheuer als Bundesverkehrsminister vorgeschlagen: die Reduzierung der Mehrwertsteuer auf Ferntickets der Bahn von 19 auf 7 %. Das kostet, nebenbei gesagt, 400 Millionen Euro. So hoch wäre die Mindereinnahme.

Mit der Forderung, dass der Flughafen nicht nur aus der Luft, sondern auch über andere Wege vernünftig erreicht werden kann, rennen Sie offene Türen ein. Die Neufahrner Kurve ist fast fertig. Der Erdinger Ringschluss und die Walpertskirchener Spange sind auf dem besten Wege. Daran wird gearbeitet. Auch in diesem Bereich weichen wir von Ihrer Meinung nicht ab.

Das Fazit ist: Die Luftfahrt muss ihren Beitrag leisten. Es macht aber überhaupt keinen Sinn, das national zu tun; denn nur eine internationale Lösung vermeidet eine Wettbewerbsverzerrung. Bei den Themen Bahnanbindung, Forschung und Mehrwertsteuer-senkung sind wir Ihrer Meinung. Aber dem Gesamtpaket können wir nicht folgen.

Bei den GRÜNEN kommt es mir so vor, als hätten sie noch schnell alles zusammengeschrieben, was sie schon immer an der Luftfahrt gestört hat. Auch zum Bahnausbau hat man noch schnell etwas zusammengestellt. Sehr geehrte Kollegen von der AfD, ich habe nicht ganz verstanden, was Ihre Ausführungen mit der Idee, die die SPD in ihrem ersten Antrag eingebracht hat, zu tun haben. Es soll CO₂ eingespart werden, indem Kurzstreckenflüge durch Bahnreisen ersetzt werden. Wir werden alle drei Anträge ablehnen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Ilse Aigner: Ich erteile dem Kollegen Florian von Brunn für eine Zwischenbemerkung das Wort.

Florian von Brunn (SPD): Herr Huber, Sie sind ehemaliger Umweltminister. Mich wundert, dass Sie kein Wort dazu gesagt haben, dass die Klimaziele in Bayern seit 2007 verfehlt wurden. Es gab auch keine Reduzierung der Treibhausgase mehr. Unter

Ihrer Amtszeit gab es einen Wiederanstieg der Treibhausgase. Wir haben nicht ewig Zeit. Wir verfehlen unsere Klimaziele. Die Zeit läuft uns davon. Darüber hätten Sie reden können. Deshalb schlagen wir eine nationale Maßnahme vor, um hier voranzugehen. Sie sagen, dass es einen Anteil von nur 2,9 % am Treibhausgasausstoß weltweit gibt. Ich sage Ihnen: Zuerst einmal müssen Sie das anderes gewichten, wie es das Umweltbundesamt macht, dann sind es 5 %. Diese 5 % fallen fast ausschließlich in den Industrieländern an. Deshalb haben wir eine besondere Verantwortung. Sie wissen selber, wie lange es dauert, auf europäischer Ebene etwas umzusetzen. Lassen Sie uns vorangehen. Zeigen auch Sie Klimaschutzverantwortung. Legen Sie die Scheinargumente wie Wettbewerb weg. Lassen Sie uns einmal echte Klimaschutzpolitik machen.

(Beifall bei der SPD)

Dr. Marcel Huber (CSU): Herr von Brunn, manchmal muss ich Menschen erklären, warum wir 28 Millionen Euro im EEG investieren. Das Gesetz haben wir auf den Weg gebracht, um CO₂ einzusparen. Dennoch bleiben wir immer auf demselben CO₂-Niveau. Warum das so ist, wissen Sie im Übrigen auch ganz genau: Das hängt unter anderem mit der Steinkohle und der Braunkohle zusammen. Trotzdem machen wir das. Wir machen das trotzdem, weil wir uns auf die Fahnen geschrieben haben, beispielgebend in der Welt zu zeigen, dass eine Volkswirtschaft mit 80 Millionen Menschen, eine Industrienation, in der Lage ist, mit regenerativen Energien voranzugehen. Das macht also schon ein Stück weit Sinn. Wenn wir uns dabei aber gleichzeitig international in Wettbewerbsnachteil setzen, dann hört es mit der Beispielfunktion auf. Dann muss man die Bremse einlegen.

(Beifall bei der CSU und den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Ilse Aigner: Der nächste Redner ist der Kollege Albert Duin von der FDP.

Albert Duin (FDP): Verehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Gestern hat unser Bundesverkehrsminister Scheuer in Berlin erklärt, dass 60 % der deut-

schen Emissionen im Verkehr vom Autoverkehr, 35 % von den Lkws und die restlichen 5 % von Bahn, Schiff- und Luftfahrt stammen. Wir reden also über einen Anteil von 5 %. Diese 5 % teilen sich auf Bahn, Schiff- und Luftfahrt auf. 29 % der Flüge am Flughafen München bedienen 22 Ziele in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Das stimmt. Der Anteil des innerdeutschen Flugverkehrs am gesamten Flugplan in München kommt auf 22 %. Diese Verbindungen sind für das Funktionieren des Drehkreuzes in München wichtig, um insgesamt über 220 Destinationen weltweit zu erreichen. Das ist die effizienteste Art, um den internationalen Flugverkehr zu organisieren. Eine bessere gibt es nicht, um mit der geringstmöglichen Zahl der Flüge die größtmögliche Anzahl von Städten zu verbinden. Im Falle der Verbindungen Nürnberg – München und Stuttgart – München beträgt der Umsteigeanteil nahezu 100 %. Es fliegt also niemand von Nürnberg oder Stuttgart nach München, sondern vielmehr von Nürnberg oder Stuttgart direkt nach New York, Tokio oder Singapur. Die Fahrgäste steigen in München lediglich um.

Noch ein paar inhaltliche Hinweise zum SPD-Antrag: Die Behauptung, im Luftverkehrsgesetz würden keine Steuern festgelegt, ist Quatsch und schlecht recherchiert. Auf Strecken innerhalb Deutschlands wird bereits eine Mehrwertsteuer von 19 % verlangt. Es gibt bereits eine Luftverkehrsabgabe, die die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flughäfen und damit auch der Airlines, die von deutschen Flughäfen abfliegen, gefährdet. So kommen im Jahr ungefähr 1,3 Milliarden Euro rein. Die Luftverkehrsabgabe ist im Übrigen nicht zweckgebunden und versickert sowieso im Bundeshaushalt, weil sie eben nicht verplant ist.

Das Fazit ist: Die Distanzklasse eins der Luftverkehrsabgabe, das sind 7,38 Euro pro Kurzstreckenflug aus Deutschland, die der Passagier zu zahlen hat, wird dazu führen, dass die Reisenden aus Süddeutschland ab sofort mit dem Auto nach Salzburg fahren werden, um von dort zu fliegen, weil es günstiger ist. Es ist doch ein absoluter Schwachsinn, solche Umwege zu machen. Der deutsche Luftverkehr ist seit 2012 in

den Emissionshandel einbezogen, sodass eine zusätzliche Emission an anderer Stelle kompensiert werden muss.

Kein anderer Verkehrsträger macht hier mit. Wir dürfen die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen, aber wir müssen mit den subventionierten Milliardenbeträgen fair umgehen. Laut Kieler Subventionsbericht müssen wir die Subventionen im Bereich Bahn beachten. Immerhin gab es 10,2 Milliarden Euro für das Jahr 2017. Wir dürfen nichts gegeneinander ausspielen. Wir müssen schauen, dass wir überall runterkommen. Aber jetzt die Kurzstanzflüge im Affekt zu verbieten, ist doch auch blöd. Lasst uns darauf vernünftig eingehen. Wir werden noch auf die verschiedenen Antriebstechniken, die es in der Zukunft beispielsweise für Autos geben wird, zu sprechen kommen. Wir werden hier zu einer vernünftigen Lösung kommen. Fangen wir nicht beim kleinsten Teil an, sondern beim größten. – Wir werden die Anträge ablehnen.

(Beifall bei der FDP)

Präsidentin Ilse Aigner: Als letztem Redner in dieser Debatte erteile ich dem Kollegen Manfred Eibl von den FREIEN WÄHLERN das Wort.

Manfred Eibl (FREIE WÄHLER): Verehrte Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Minderung des CO₂-Ausstoßes ist ein globales Anliegen. Diese Zielrichtung müssen wir angehen. Bayern und auch Deutschland müssen ihren Beitrag leisten.

Für mich ist Folgendes zentral: Der Luftverkehr kann national nicht sinnvoll geregelt werden. Dafür müssen wir über die Grenzen hinausschauen. Statt auf Verbote bzw. Verteuerungen von Mobilität zu setzen, müssen wir vor allem auf eines setzen, nämlich darauf, die Bahnverbindungen noch wesentlich attraktiver zu machen. Das Ganze spiegelt sich auf der ICE-Strecke München – Berlin wider. Auf dieser ICE-Strecke haben sich die Fahrgastzahlen seit Einführung des neuen Streckenabschnitts verdop-

pelt. 30 % der Passagiere von Inlandsflügen sind zum Umstieg auf den Schienenverkehr zu bewegen gewesen.

Der aktuelle Koalitionsvertrag auf Bundesebene von CDU/CSU und SPD sieht die Entlastung unserer Flughäfen und Luftfahrtunternehmen von einseitig nationalen Kosten vor. Das möchte ich ganz deutlich ansprechen. Dahin gehend verstehe ich den Antrag nicht ganz.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Die nationale Belastung durch die Luftverkehrsteuer stellt für die deutsche Luftverkehrswirtschaft einen erheblichen Standort- und Wettbewerbsnachteil dar. Betroffen sind insbesondere grenznahe Flughäfen, da Abwanderungstendenzen schon zu erkennen sind. Der Verminderung der CO₂-Emissionen ist mit solchen Verlagerungen natürlich nicht gedient.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bin der Ansicht, dass das Klima nur geschützt werden kann, wenn ganzheitliche Mobilitätskonzepte Realität werden. Der Wandel hin zu einem klimafreundlichen Verkehr bedeutet nämlich viel mehr als den Wechsel von dem einen Betriebssystem zum anderen. Das geht weit über billige Bahntickets und bessere Zugverbindungen hinaus.

Ich möchte einige Fragen aufwerfen: Was bedeutet der Klimawandel? Welche Themen müssen wir zentral angehen? Mir persönlich habe ich vier Fragen gestellt: Welche Straßenverkehre werden in Zukunft noch eine entscheidende Rolle spielen? Auch dieses Thema müssen wir angehen. Wie kann der Nahverkehr attraktiver gestaltet werden? Sollte der Schienenverkehr nach wie vor vorrangiges Ziel bleiben, wenn eine neue Generation CO₂- und klimaneutraler Antriebstechniken entsteht? Wie lassen sich die sozialen Folgen abfedern, wenn bestimmte Arten der Mobilität teurer werden?

Das sind Fragen, die es zu beantworten gilt. Bei diesen Fragen sind wir alle gefordert. Daher werden wir die Anträge ablehnen. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der CSU)

Präsidentin Ilse Aigner: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen nun zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Ich lasse zuerst in einfacher Form über den Antrag der AfD-Fraktion auf Drucksache 18/2374 abstimmen. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der AfD. Wer ist dagegen? – Das sind alle anderen Fraktionen. Stimmenthaltungen? – Das sind die Kollegen Plenk (fraktionslos) und Swoboda (fraktionslos). Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 18/2375, das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN, seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der GRÜNEN und der SPD. Wer ist dagegen? – Das sind die Fraktionen der CSU, der FREIEN WÄHLER, der AfD, der FDP sowie die Abgeordneten Plenk (fraktionslos) und Swoboda (fraktionslos). Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wir kommen nun zur namentlichen Abstimmung über den Antrag der SPD-Fraktion auf Drucksache 18/2346. Die Urnen sind bereitgestellt. Mit der Stimmabgabe kann begonnen werden. Wir haben fünf Minuten Zeit.

(Namentliche Abstimmung von 17:32 bis 17:37 Uhr)

Die Stimmabgabe ist abgeschlossen. Das Ergebnis wird außerhalb des Plenarsaals ermittelt.

(...)

Präsidentin Ilse Aigner: Bevor ich dem nächsten Redner das Wort erteile, möchte ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordne-

ten Arnold, von Brunn, Müller und anderer und Fraktion (SPD) betreffend "Zug statt Flug: Klimafreundlichen Verkehr auf der Kurzstrecke attraktiver machen", Drucksache 18/2346, bekannt geben: Mit Ja haben 52 gestimmt, mit Nein haben 116 gestimmt. Stimmenthaltungen gab es eine. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 05.06.2019 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Horst Arnold, Florian von Brunn, Ruth Müller u. a. und Fraktion SPD; Zug statt Flug: Klimafreundlichen Verkehr auf der Kurzstrecke attraktiver machen (Drucksache 18/2346)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich	Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus	X			Dr. Faltermeier Hubert			
Adjei Benjamin	X			Fehlner Martina			
Aigner Ilse		X		Fischbach Matthias		X	
Aiwanger Hubert				Flierl Alexander		X	
Arnold Horst	X			Flisek Christian			
Aures Inge				Franke Anne	X		
				Freller Karl		X	
Bachhuber Martin		X		Friedl Hans		X	
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter		X		Friedl Patrick	X		
Bauer Volker		X		Fuchs Barbara	X		
Baumgärtner Jürgen		X		Füracker Albert			
Prof. Dr. Bausback Winfried		X					
Bayerbach Markus		X		Ganserer Markus (Tessa)	X		
Becher Johannes	X			Gehring Thomas	X		
Becker Barbara		X		Gerlach Judith		X	
Beißwenger Eric		X		Gibis Max		X	
Bergmüller Franz		X		Glauber Thorsten			
Blume Markus				Gotthardt Tobias			
Böhm Martin		X		Gottstein Eva		X	
Bozoglu Cemal	X			Graupner Richard		X	
Brannekämper Robert		X		Grob Alfred			
Brendel-Fischer Gudrun		X		Güller Harald	X		
von Brunn Florian	X			Guttenberger Petra		X	
Dr. Büchler Markus	X						
Busch Michael	X			Häusler Johann		X	
				Hagen Martin		X	
Celina Kerstin	X			Prof. Dr. Hahn Ingo		X	
Dr. Cyron Anne		X		Halbleib Volkmar			
				Hanisch Joachim		X	
Deisenhofer Maximilian	X			Hartmann Ludwig	X		
Demirel Gülseren	X			Hauber Wolfgang		X	
Dorow Alex		X		Haubrich Christina	X		
Dremel Holger		X		Henkel Uli		X	
Dünkel Norbert		X		Herold Hans		X	
Duin Albert		X		Dr. Herrmann Florian		X	
				Herrmann Joachim		X	
Ebner-Steiner Katrin		X		Dr. Herz Leopold		X	
Eck Gerhard		X		Dr. Heubisch Wolfgang		X	
Eibl Manfred		X		Hierneis Christian	X		
Dr. Eiling-Hütig Ute		X		Hiersemann Alexandra	X		
Eisenreich Georg				Hintersberger Johannes		X	
Enders Susann		X		Högl Petra			
Enghuber Matthias		X		Hofmann Michael		X	
				Hold Alexander		X	
Fackler Wolfgang		X		Holetschek Klaus		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Dr. Hopp Gerhard		X	
Dr. Huber Marcel		X	
Dr. Huber Martin			
Huber Thomas			
Huml Melanie			
Jäckel Andreas		X	
Dr. Kaltenhauser Helmut		X	
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette	X		
Kirchner Sandro		X	
Klingen Christian		X	
Knoblach Paul	X		
Köhler Claudia	X		
König Alexander		X	
Körber Sebastian			
Kohler Jochen		X	
Kohnen Natascha	X		
Krahl Andreas	X		
Kraus Nikolaus		X	
Kreuzer Thomas		X	
Kühn Harald		X	
Kurz Susanne	X		
Ländner Manfred		X	
Lederer Otto		X	
Lettenbauer Eva	X		
Löw Stefan		X	
Dr. Loibl Petra		X	
Ludwig Rainer		X	
Magerl Roland			
Maier Christoph		X	
Mang Ferdinand		X	
Mannes Gerd		X	
Markwort Helmut		X	
Dr. Mehring Fabian		X	
Dr. Merk Beate		X	
Miskowitsch Benjamin		X	
Mistol Jürgen	X		
Mittag Martin		X	
Monatzeder Hep	X		
Dr. Müller Ralph		X	
Müller Ruth	X		
Muthmann Alexander		X	
Nussel Walter		X	
Dr. Oetzinger Stephan		X	
Osgyan Verena	X		
Pargent Tim	X		
Prof. Dr. Piazolo Michael		X	
Pittner Gerald		X	
Plenk Markus		X	
Pohl Bernhard		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Pschierer Franz Josef		X	
Radler Kerstin		X	
Radlmeier Helmut		X	
Rauscher Doris			
Regitz Barbara		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. Rieger Franz		X	
Rinderspacher Markus	X		
Ritter Florian	X		
Rüth Berthold		X	
Dr. Runge Martin			X
Sandt Julika		X	
Sauter Alfred		X	
Schalk Andreas		X	
Scharf Ulrike			
Schiffers Jan		X	
Schmid Josef		X	
Schmidt Gabi			
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	
Schorer-Dremel Tanja			
Schreyer Kerstin		X	
Schuberl Toni	X		
Schuhknecht Stephanie	X		
Schulze Katharina			
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten		X	
Dr. Schwartz Harald		X	
Seidenath Bernhard			
Seidl Josef			
Sengl Gisela	X		
Sibler Bernd			
Siekmann Florian	X		
Singer Ulrich		X	
Skutella Christoph		X	
Dr. Söder Markus			
Sowa Ursula	X		
Dr. Spitzer Dominik		X	
Stachowitz Diana	X		
Stadler Ralf		X	
Steinberger Rosi	X		
Steiner Klaus		X	
Stierstorfer Sylvia			
Stöttner Klaus			
Stolz Anna		X	
Straub Karl		X	
Streibl Florian		X	
Dr. Strohmayr Simone			
Stümpfig Martin	X		
Swoboda Raimund	X		
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter		X	
Toman Anna	X		
Tomaschko Peter		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Trautner Carolina		X	
Triebel Gabriele	X		
Urban Hans			
Vogel Steffen			
Wagle Martin		X	
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. Waschler Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst			
Dr. Weigand Sabine	X		
Weigert Roland			
Westphal Manuel		X	
Widmann Jutta			
Wild Margit	X		
Winhart Andreas		X	
Winter Georg		X	
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno			
Zwanziger Christian	X		
Gesamtsumme	52	116	1