

Antrag

**der Abgeordneten Stephan Jersch, Heike Sudmann, David Stoop,
Norbert Hackbusch, Olga Fritzsche, Sabine Boeddinghaus, Cansu Özdemir,
Insa Tietjen, Dr. Stephanie Rose, Dr. Carola Ensslen, Deniz Celik
und Metin Kaya (DIE LINKE)**

Betr.: Privatjets am Hamburger Flughafen

Privatjets belasten die Umwelt stärker als andere Luftfahrzeuge. Zwar ist ihre Lärm- und Klimabilanz in absoluten Zahlen unterhalb der von regulären Linien- oder Charterflügen, aber aufgrund ihrer geringen Passagierzahl ist der CO₂-Fußabdruck jedes einzelnen Passagiers sogar um ein Vielfaches höher als der von First-Class-Passagieren im Flugverkehr, die im Vergleich mit der regulären Touristenklasse in Flugzeugen bereits das Neunfache an Klimabelastung erzeugen.¹

Fast drei Viertel der privaten Flüge in Deutschland sind kürzer als 500 km gewesen. So war eine häufig geflogene Strecke Hamburg – Sylt.² Privatjetflüge sind wirtschaftlich nicht notwendig. Das weltweite Flugstreckennetz ist breit ausgebaut. Mögliche Zeiteinsparungen und ein Komfortgewinn durch die Nutzung von Privatjets sind gesamtgesellschaftlich mit ihren Folgen für zusätzliche Flugbewegungen und zusätzliche CO₂-Emissionen nicht nur ein Ärgernis, sondern widersprechen der klimapolitischen Zielsetzung in Gänze! Die wenigen denkbaren Ausnahmen für medizinische oder sicherheitsrelevante Flüge gilt es natürlich bei einer zukünftigen Regelung zu bedenken.

Privatjets profitieren von den Subventionsregelungen für den allgemeinen Luftverkehr, obwohl diese Subventionierung eine andere Zielsetzung hat. Das betrifft die Regelungen zur CO₂-Bepreisung und die Steuerbefreiung für Kerosin. Die Förderung des Luftverkehrs, die angesichts von dessen Klimaauswirkungen in weiten Teilen anachronistisch ist, war insbesondere für einen weltweiten kulturellen Austausch möglichst vieler Menschen gedacht. Neben der Tatsache, dass dies auf weltweiter Ebene als gescheitert zu betrachten ist (Schätzungen zufolge haben 80 bis 90 Prozent der Weltbevölkerung noch nie ein Flugzeug von innen gesehen)³, ist die Subventionierung von Privatjetflügen nicht im Sinne dieser Definition, da der Anteil der Flugreisenden im Promillebereich liegt. Vielmehr macht sie deutlich, dass die Beteiligung an Klimaschutzmaßnahmen nach wie vor ungleich verteilt ist. Der Amsterdamer Flughafen Schiphol macht vor, wie es gehen kann (ab 2025 sind hier Privatjets ausgesperrt). Hamburg sollte sich daran orientieren.

¹ <https://www.realworldvisuals.com/blog-1/one-percenters-take-to-the-air>.

² <https://www.deutschlandfunk.de/privatjets-klimabelastung-100.html>.

³ <https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-05/flugverzicht-klimapolitik-emissionen-verantwortung-privileg>.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. bei der Gebührengestaltung für den Flughafen Hamburg insbesondere die relative Klimalast je Passagier zu berücksichtigen,
2. zu prüfen, ob eine Differenzierung der Gebühren bei Privatjets nach Zweck der Flugreise möglich ist, insbesondere in Abgrenzung zu Flügen bei Notfällen und mit medizinischem Hintergrund,
3. zu prüfen, ob eine Kurzstrecke unterhalb von 600 Kilometern bei der Gebührengestaltung berücksichtigt werden kann,
4. sich dafür einzusetzen, dass es strengere Vorschriften für die Privatjetnutzung, ähnlich wie es Frankreich, Österreich und die Niederlande auf europäischer Ebene einfordern, gibt,
5. sich dafür einzusetzen, dass Privatjetflüge in die CO₂-Bepreisung generell miteinbezogen werden,
6. sich dafür einzusetzen, dass die Befreiung von der Kerosinsteuer für Privatjets entfällt,
7. im Rahmen des Norddeutschen Luftverkehrskonzepts ein gemeinsames Handeln der norddeutschen Bundesländer zur Beschränkung von Privatjetflügen zu erarbeiten,
8. darüber hinaus zu prüfen inwieweit die vom Flughafen Schiphol angekündigte Maßnahme des generellen Verbots von Privatjets und des „kleinen Geschäftsverkehrs“, mit Ausnahme von sozialem Verkehr wie bei Polizei- oder Ambulanzflügen, in Hamburg umsetzbar ist,
9. der Bürgerschaft bis zum 31.12.2023 zu berichten.