

Antrag an die Stadtversammlung

AntragsstellerInnen: Hanna Sammüller, Nikolaus Hoenning, Hermann Brem, Katharina Schulze, Jakob Hahn, Sylvio Bohr, Dieter Janecek, Ludwig Hartmann, Fabian Hamák, Corinna Rose, Claude Unterleitner, Myriam Schippers.

Antrag:

Die Stadtratsfraktion möge beantragen, dass alle Reisen, die im Auftrag der Landeshauptstadt München angetreten werden mit dem Zug zurückzulegen sind, wenn die einfache Fahrzeit unter 5 Stunden beträgt. Erst bei Strecken, bei denen eine Bahnreise mehr als 5 Stunden in Anspruch nimmt, darf auf das Flugzeug zurückgegriffen werden. Diese Regelung betrifft sowohl Fahrten von MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung als auch Fahrten der Stadtratsmitglieder und der FraktionsmitarbeiterInnen.

Ausnahmen von dieser Regelung sollen nur in begrenzten und zu begründenden Ausnahmefällen (etwa ärztlich bestätigte Unverträglichkeit von Tunnelfahrten, Notfälle, unvorhersehbare oder unbehebbar zeitliche Engpässe sowie wenn sonstige klimaverträglichere Fortbewegungsarten wie ein Reisebus oder ein vollbesetzter PKW genutzt werden) möglich sein.

Diese Regelung soll auch allen GastgeberInnen der Stadt München mitgeteilt werden, damit diese - wenn sie offizielle Gäste aus der Stadt München empfangen - auch gegebenenfalls eine Bahnfahrt statt eines Fluges buchen können. So hätte beispielsweise der kürzlich angetretene Besuch der Stadträte in der Partnerstadt Verona mit dem Zug vorgenommen werden können.

Begründung:

Der Antrag versteht sich als weitergehende Forderung auf den Antrag der Fraktion „München fliegt atmosfair“, welcher am 18.5. 2010 in der Rathausumschau veröffentlicht wurde:

http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_antrag_detail.jsp?risid=2023725

In diesem Antrag wird gefordert, dass sämtliche Flüge der Landeshauptstadt München durch die Firma atmosfair CO2-kompensiert werden.

Wir allerdings halten das schlichte „Ausgleichen“ eines Fluges für klimapolitisch nicht ausreichend. Denn eines ist klar: Unterlassen ist immer besser als ein nachträglicher Ablasshandel, um die Schäden zu kompensieren. Ein solches System darf keinesfalls suggerieren, dass Fliegen auf diese Weise keine Umweltbelastung darstellt und so auch noch falsche Impulse verstärkt: Denn gerade das Fliegen mit seinen Emissionen auf der kritischen Höhe von ca.10.000m ist besonders umweltschädlich. Denn nicht allein das Kohlendioxid, das beim Verbrennen von Kerosin entsteht, schadet der Umwelt dabei. Hinzu kommen in großen Flughöhen von 10 000 Metern auch Zirruswolken und Kondensstreifen, die durch den Ausstoß von Wasserdampf entstehen, sowie Stickoxide, Ruß- und Sulfataerosole. Allein die hohen Schleierwolken und Kondensstreifen können lokal stärker zur Erwärmung der Erde beitragen als alle anderen vom Menschen verursachten Treibhausgase, weil sie eine zusätzliche isolierende Schicht bilden. Der zwischenstaatliche Ausschuss für Klimafragen IPCC hat in einem Sonderbericht 1999 festgestellt, dass der Gesamtbeitrag des Flugverkehrs zur Klimaerwärmung wegen der größeren Schädlichkeit der Schadstoffe global gemittelt zwei- bis viermal höher ist als bei

entsprechenden Emissionen am Boden. Das heißt, dass die Klimawirkung des Fliegens etwa dem Dreifachen des reinen CO₂-Ausstoßes der Flugzeuge entspricht. Unter anderem deswegen ist Fliegen die klimaschädlichste Fortbewegungsart. (Mehr dazu mehr unter

http://www.focus.de/reisen/fliegen/klimawandel/klimawandel_aid_28816.html). Die Auswirkungen auf den Klimawandel sind dementsprechend groß: Laut VCD beträgt der Anteil allein des Flugverkehrs am Treibhauseffekt bis zu 9%. Neben diesen drastischen Klimaschäden geht Flugverkehr auch immer mit erhöhtem Lärm und Flächenverbrauch einher, weswegen wir Grünen uns auch gegen den Bau einer dritten Startbahn am Münchner Flughafen einsetzen.

Aus diesem Grund wollen wir, dass Strecken nicht mit dem äußerst klimaschädlichen Flugzeug sondern mit der Bahn zurückgelegt werden, sofern dies zumutbar ist. Auch das Argument, dass diese Art des Reisens zu viel Zeit beanspruche lassen wir nicht gelten. Es ist sehr wohl möglich, während einer Zugfahrt zu arbeiten und zudem muss auch beim Fliegen die Zeit für An – und Abreise, Einchecken und die Sicherheitsvorkehrungen mitbedacht werden. Eine solche Regelung hat auch Signalwirkung: In einer seit Jahrzehnten rot-grün regierten Stadt, in der das Thema Ökologie einen sehr hohen Stellenwert genießt, müssen sich sowohl die Verwaltung und auch die StadträtInnen selbst an den von ihnen propagierten Maßstäben messen lassen. Ansonsten verlieren wir an Glaubwürdigkeit.

Im Übrigen ist dieses Vorgehen nicht nur klimapolitisch sinnvoll, sondern auch haushaltstechnisch: Gerade in Zeiten, in denen eine der massivsten Haushaltskonsolidierungen überhaupt ansteht, erscheint es uns nicht überzeugend, einfach und bedingungslos für jeden Flug Zahlungen an atmosfair zu leisten. Schlimm genug, dass unter anderem aufgrund einer fehlenden Besteuerung des Kerosins Fliegen weiterhin für den bzw. die EinzelneN oft billiger ist als der Zug. Dabei kann für München auch Bahn fahren hier die günstigere Alternative sein: Durch das GroßkundInnenkontingent, welches die Landeshauptstadt München bei der Bahn besitzt, gibt es bereits für jede Dienstreise einen Rabatt. Und je mehr Kilometer mit diesem städtischen Kontingent bei der Bahn gereist wird umso billiger wird der Preis pro gefahrenem Kilometer auch noch. Dementsprechend würde bei einer gesteigerten Nutzung der Bahn durch die städtische MitarbeiterInnen der Preis pro Bahnfahrt weiter sinken.

Nicht zuletzt bietet die Deutsche Bahn GroßkundInnen auch die Möglichkeit CO₂- und atomstromfreien Fahrten an. Der nötige Strom für eine solche Fahrt wird aus Erneuerbaren Energien zugekauft. Darüber hinaus fließt ein fester Prozentsatz der Einnahmen aus CO₂-freien Fahrten in einen Fonds, der Neuanlagen im Bereich der erneuerbaren Energien (Photovoltaik und Windkraft) finanziert.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.