

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Dr. Barbara Höll, Heidemarie Ehlert, Uwe Hixsch, Rolf Kutzmutz, Rosel Neuhäuser, Christine Ostrowski, Dr. Uwe-Jens Rössel, Dr. Gregor Gysi und der Fraktion der PDS

zu dem Gesetzentwurf

– Drucksachen 14/1524, 14/1668, 14/2027 –

Entwurf eines Gesetzes zur Fortführung der ökologischen Steuerreform

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Im öffentlichen Personennahverkehr und im Schienenverkehr (Deutsche Bahn AG und nichtbundeseigene Eisenbahnen) ist die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene zusätzliche Energiebesteuerung kontraproduktiv. Sie ist weder geeignet, mehr Personen im Netz der öffentlichen Linienverkehre zu befördern, noch dazu, einen höheren Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene zu transportieren.
2. Die Bundesregierung hat dies selbst erkannt und zum Ausdruck gebracht, indem sie kurzfristig die ökologische Steuerreform so „nachgebessert hat“, dass nunmehr im Schienenverkehr und im Omnibus-Linienverkehr die zusätzlich aus der Ökosteuerreform resultierende Belastung der Betriebe halbiert werden soll.
3. Diese Entlastung ist jedoch unzureichend, denn auch die jetzt im Beschluss vorliegende höhere Energiesteuer stellt für die deutschen Personen- und Schienenverkehrsunternehmen eine zusätzliche finanzielle Belastung dar, die in der letzten Stufe der ökologischen Steuerreform unter Gegenrechnung der reduzierten Rentenbeiträge für die Gesamtheit der Betriebe eine Größenordnung von rund 300 bis 400 Mio. DM ausmachen würde.
4. Sofern Bund, Länder, Kreise und Gemeinden keine höheren Ausgleichszahlungen für die im Schienenverkehr und im öffentlichen Personenverkehr tätigen Unternehmen leisten, wären bei den Betrieben durch die zusätzliche Energiebesteuerung Einsparungen zwingend. Streichungen von Tagesrand- oder Verstärkerfahrten, Einsparung von Personal und letztlich Mindereinnahmen an Steuern und Sozialabgaben wären ebenso die Folge wie Fahr-

preiserhöhungen, rückläufige Fahrgastzahlen und Abbau von Service-Leistungen.

5. Für Fahrgäste, Reisende und Schienentransporture würde dies ein Weniger an Bahn- bzw. Busverbindungen bedeuten, was zwangsläufig zu einem Mehr an Pkw- und Lkw-Verkehr führen würde. Eine solche Entwicklung liefe dem ökologischen Ansatz der ökologischen Steuerreform zuwider.
6. Das Europäische Parlament hat am 13. April 1999 mit großer Mehrheit die Empfehlung ausgesprochen, Eisenbahnen und den öffentlichen Personenverkehr von jeder Energiesteuer zu befreien.
7. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) erklärte zutreffend, dass „Busse und Bahnen vom Grundsatz her bereits als strategische Partner des Ökosteuerkonzepts verstanden werden (müssen) und nicht als Besteuerungsziel“.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

Die Beförderungs- und Transportleistungen der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur, das heißt die Schienenverkehrsleistungen sowie die öffentlichen Personenverkehrsleistungen auf Bundes-, Länder-, Kreis- und Gemeindeebenen sind von der erhöhten Energiebesteuerung auszunehmen.

Berlin, den 10. November 1999

Dr. Winfried Wolf
Eva-Maria Bulling-Schröter
Dr. Barbara Höll
Heidemarie Ehlert
Uwe Hixsch
Rolf Kutzmutz
Rosel Neuhäuser
Christine Ostrowski
Dr. Uwe-Jens Rössel
Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Die mögliche Kostenbelastung der öffentlichen Personennahverkehrs-Betriebe in der Endstufe der Energiebesteuerung im Rahmen der ökologischen Steuerreform im Einzugsbereich einzelner Verkehrsbetriebe im DM-Betrag kommt im Wesentlichen der Zahl der dort wohnenden Einwohner gleich. Dies wäre eine spürbare Mehrbelastung jedes einzelnen Verkehrsunternehmens und würde den umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr, der eine Gemeinwohlverpflichtung erfüllt, bundesweit schlechter stellen.

Im Eisenbahnverkehr muss sich die Schiene gegen eine zuweilen schnellere oder flexiblere Konkurrenz des Straßen- bzw. Flugverkehrs behaupten. Die Wahl umweltfreundlicher Verkehrsmittel ist jedoch nach übereinstimmender Fachmeinung in erster Linie über die Fahrpreise zu erreichen. Statt den umweltfreundlichen Schienenverkehr steuerlich zu begünstigen, will die Bundesregierung die steuerliche Belastung erhöhen.

Dabei sind Schienen- und Omnibusverkehr bereits innerhalb der Bundesrepublik Deutschland und gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern erheblich benachteiligt. Unter anderem sind die Binnenschifffahrt und der gewerbliche Flugverkehr schon seit geraumer Zeit ganz von jeder Mineralölsteuer und damit von der zusätzlichen Mineralölbesteuerung durch die ökologische Steuerreform befreit. Hinzu kommen besondere neue Belastungen, wie die 250 Mio. DM, die von der Deutschen Bahn AG für Bundesgrenzschutzdienste auf Bahnhöfen jährlich zu bezahlen sind, oder die Veränderung der Situation der Stadtwerke (keine Quersubventionierung und sinkende Gewinne aus Stromeinnahmen), die den öffentlichen Verkehr der Städte substanziell bedroht.

Eine zusätzliche Benachteiligung ergibt sich auf europäischer Ebene:

Unternehmen des Güter- und des Personenfernverkehrs auf der Schiene zahlen in Deutschland schon heute weit höhere Mehrwert- und Mineralölsteuern als in den europäischen Nachbarstaaten. Bekanntlich beträgt der Mehrwertsteuersatz in Deutschland 16 Prozent – bei Schiene wie Straße. Während der Straßenverkehr in den Nachbarstaaten höhere Mehrwertsteuern entrichtet, liegt die Mehrwertsteuer der Schiene dort zumeist deutlich unter 10 Prozent.

An Mineralölsteuern sind in den Nachbarstaaten von den Unternehmen des Straßenverkehrs zwischen 48 Pfennig je Liter und 134 Pfennig je Liter Dieselmotorkraftstoff zu entrichten. Jedoch zahlen dort die Bahnen keine oder kaum Mineralölsteuern. In Schweden werden 4, in Großbritannien 6, in Finnland 8 und in Frankreich 16 Pfennig Mineralölsteuer erhoben. Einzig in Deutschland liegt der Schienenverkehr mit 62 Pfennig je Liter Dieselmotorkraftstoff bereits jetzt weit darüber. Es ist umwelt- und verkehrspolitisch nicht sinnvoll, diesen Spitzenbetrag durch eine Energiezusatzsteuer nochmals anzuheben, zumal auch das Europäische Parlament empfiehlt, alle Schienenverkehre von der Mineralölsteuer zu befreien.

