

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Dr. Gregor Gysi, Uwe Hiks, Dr. Barbara Höll, Gerhard Jüttemann, Rolf Kutzmutz, Ursula Lötzer, Kersten Naumann, Rosel Neuhäuser, Christine Ostrowski, Dr. Uwe-Jens Rössel, Dr. Ilja Seifert, Dr. Christa Luft und der Fraktion der PDS

Gesellschaftliche Debatte zu den Energiepreisen für eine ökologische verkehrspolitische Wende nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1.

Die gegenwärtige Debatte um die massiv gestiegenen Energiepreise hat eine breite Diskussion um die Energie- und Verkehrspolitik ausgelöst. Im Vordergrund stehen dabei meist die sozialen Belastungen, die mit dieser Entwicklung ausgelöst wurden und denen Rechnung zu tragen ist. Zunehmend melden sich jedoch auch Stimmen, die die längerfristige Entwicklung, die Endlichkeit der Erdölvorräte, die Belastung von Natur, Umwelt und Menschen durch ständig erhöhte Schadstoffemissionen, gravierende Veränderungen des weltweiten Klimas und die daraus resultierende Notwendigkeit einer vorausschauenden Energiepolitik im Blick haben.

2.

Die Erdölreserven sind endlich und knapp. Realistische Schätzungen gehen davon aus, dass diese angesichts eines steigenden Ölbedarfs maximal noch 35 bis 50 Jahre reichen. Extrem optimistische Schätzungen unterstellen, dass eine große Zahl neuer Vorräte entdeckt würden und das Rohöl wesentlich länger vorhalten könnte. Einig sind sich „Realisten“ und „Optimisten“ in der Einschätzung, dass die Reserven sich immer mehr auf wenige Gebiete konzentrieren und dass die Explorationskosten bereits in kurzer Zeit erheblich ansteigen. So versiegt beispielsweise das relativ preisgünstige Nordseeöl, von dem die britische, die norwegische und indirekt die EU-Ökonomie profitieren, bereits in weniger als zehn Jahren. Das jedoch heißt, dass sich ein erheblicher – wenn nicht massiver – Anstieg des Rohölpreises aufgrund der wachsenden geographischen Konzentration und aufgrund der massiv erhöhten Förderkosten in wenigen Jahren abzeichnet.

3.

Obgleich die Entwicklung der Ölpreise spätestens seit der „Ölkrise“ 1973 absehbar war, hat sich die Abhängigkeit der Weltwirtschaft von Öl im letzten Vierteljahrhundert noch verstärkt. Die 100 größten Industriekonzerne der Welt sind heute mehrheitlich von Öl, Ölverarbeitung, Auto, Luftfahrt und Reifen – also von Industrien, die direkt von Öl bzw. von den Ölderivaten Benzin, Diesel, Kerosin/Flugbenzin abhängen – geprägt. Alternative Energien wurden nur in geringem Umfang entwickelt. Gleichzeitig nahm aufgrund einer falschen Politik die Abhängigkeit von der Atomenergie zu, obgleich diese keinen Ausweg aus der energiepolitischen Sackgasse weist und, wie die nicht gelöste Frage der Endlagerung sowie die schweren Unfälle in Tschernobyl und Harrisburg zeigen, mit nicht zu verantwortenden Gefahren verknüpft ist.

4.

Seit der Umweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 fordern fast alle maßgeblichen Politikerinnen und Politiker der Bundesrepublik Deutschland einen Abbau der Schadstoffemissionen im Allgemeinen und einen Abbau der CO₂-Belastungen im Besonderen. Für den Verkehrsbereich wird dies konkretisiert mit Losungen wie „Vorrang Schiene“, „Unternehmen Zukunft“ (Bahn) und mit der Orientierung auf eine Vermeidung von motorisiertem Verkehr bzw. auf eine Verlagerung von Verkehren von Straße und Luft auf die Schienenwege.

Tatsächlich jedoch kam es in den neunziger Jahren zu einem weiteren Rückgang des Anteils, den die Schiene im Verkehrsmarkt hält, während zugleich der Straßenverkehr noch mehr an Bedeutung gewann und der Anteil des Luftverkehrs am stärksten anstieg.

5.

Die Bundesregierung betreibt eine Verkehrs- und Energiepolitik, die sich in der Praxis nicht ausreichend von derjenigen der Vorgängerregierung unterscheidet. Der vielfach versprochene Ausstieg aus der Atomenergie wurde auf die nächste Generation verschoben. Die – sinnvolle – Förderung des Solar-Dächer-Programms macht weniger als die Hälfte dessen aus, was auch im Jahr 2001 in die Magnetbahntechnologie Transrapid investiert werden soll.

Der „Ökosteuer“ liegt ein dreifacher Webfehler zugrunde: Sie ist ökologisch kaum wirksam, sie ist sozial ungerecht und sie koppelt die Mehreinnahmen an das „systemfremde“ Ziel, die Rentenbeiträge abzusenken, eine Maßnahme, die darüber hinaus großen einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen keinerlei Ausgleich bringt.

Gleichzeitig verzichtet die Bundesregierung für die gesamte Legislaturperiode darauf, den terminlich längst fälligen neuen Bundesverkehrswegeplan aufzustellen. Infolgedessen setzt sie eine Politik fort, in der Jahr für Jahr das Straßennetz um gut 500 Kilometer erweitert, die Landebahnen der Airports um viele hundert Meter verlängert und das Schienennetz um mindestens 400 Kilometer verkürzt werden. Für eine solche Politik gilt die Erkenntnis der Umweltverbände, wonach diejenigen, die Straßen und Landebahnen säen, auch Straßen- und Luftverkehr ernten werden.

Inzwischen wurde auch bekannt, dass die Grundlagendaten für den kommenden Bundesverkehrswegeplan, der ab dem Jahr 2002 vorgestellt werden soll, von weiteren erheblichen Steigerungen des Personenverkehrs auf Straßen und von massiven Steigerungen des Lkw- und des Luftverkehrs ausgehen.

6.

Die vielfach vertretene Auffassung, wonach eine Verkehrsentwicklung zugunsten von Straße und Luft unabwendbar sei, hält einer Konfrontation mit der Wirklichkeit nicht stand. Die Bundesregierung hat in ihrem jüngsten Fahrradbericht selbst konstatiert, dass es mittels einer konsequenten Politik in einigen bundesdeutschen Städten gelungen ist, im Verkehrsmarkt den Anteil des nicht-motorisierten und des ÖPNV zu erhöhen und denjenigen des Pkw-Verkehrs zu senken. Sie verwies darin gleichzeitig auf Städte in den Niederlanden, in Dänemark und in der Schweiz, in denen entsprechende Ergebnisse noch eindrucksvoller ausfallen.

Für den Verkehrsmarkt als Ganzes liefert die Schweiz überzeugende Daten, die belegen, dass eine Politik der Verkehrswende erfolgversprechend sein kann. Die Bahn (SBB) hält dort im Güterverkehr mit 35 Prozent einen mehr als doppelt so hohen Marktanteil wie die Deutsche Bahn AG (DB Cargo; 16 Prozent). Schweizer Bürgerinnen und Bürger nutzen die Bahn auch doppelt so oft wie Menschen in der Bundesrepublik Deutschland. Und obgleich die Schweiz ein wesentlich kleineres Land ist als die BRD legen Schweizerinnen und Schweizer mehr als zweimal so viele Bahnkilometer pro Jahr mit der SBB zurück.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
die Voraussetzungen zur Realisierung der folgenden Maßnahmen zu schaffen:

1.

Maximale Geschwindigkeit von 130 Kilometern pro Stunde auf Bundesautobahnen; Regelgeschwindigkeit in Wohngebieten von 30 Kilometern pro Stunde mit Ausnahme der Durchgangsstraßen, für die weiterhin 50 Kilometer pro Stunde als Höchstgeschwindigkeit gilt.

2.

Befreiung der Schiene (Deutsche Bahn AG und nichtbundeseigene Bahnen, Personen- und Güterverkehr) und der öffentlichen Personenverkehrsunternehmen von der Mineralölsteuer und von dem halben Satz der Ökosteuer, mit der sie seit 1999 belastet werden.

3.

Neugestaltung der bisher gültigen Ökosteuer in deren nächsten Stufe, damit sie zu höheren Steuereinnahmen führt, indem die vielen Ausnahmen für energieintensive Betriebe des produzierenden Gewerbes massiv reduziert werden. Die höheren Einnahmen durch eine neue Ökosteuer sind für den ökologischen Umbau sowie für die soziale Abfederung von erhöhten Energiepreisen einzusetzen.

Mittelfristig ist die bisher geltende Ökosteuer durch eine neue zu ersetzen, die grundsätzlich die Besteuerung bei der Primärenergie vornimmt und damit eine zielgenauere ökologische Wirkung erreicht.

4.

Prüfung einer Kompensation von Belastungen aus der Mineralölsteuer durch Zahlung einer verkehrsmittelunabhängigen Entfernungszulage für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte. Im Gegenzug wäre die einkommensteuerliche Pauschale für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte deutlich zu senken bzw. zu streichen.

5.

Realisierung eines ökologisch und ökonomisch begründeten und längerfristig angelegten Investitionsprogramms in das Schienennetz

- a) unter Einsatz von Einnahmen aus der Ökosteuern und
- b) mit dem Ziel, die Bahn als ganzheitliches System und als „Flächenbahn“ zu erhalten und auszubauen, entsprechend der Grundgesetz-Anforderung des Artikels 87e Abs. 4: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes, ... Rechnung getragen wird.“

6.

Erweiterung der Förderung der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel, wie sie grundsätzlich über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsg) erfolgt, mit der Zielrichtung, dass die hier eingesetzten Gelder den Verkehr im so genannten Umweltverbund (Gehen, Radeln, Bahnen und Busse) nachhaltig stärken. In diesem Zusammenhang sind Reformen dieser beiden Gesetze zu verwirklichen, die

- dieser Zielrichtung dienen,
- einen weiteren Straßenbau bzw.
- die Kappung von Schienen-Nebenstrecken und
- das Umstellen von Schiene auf Bus ausschließen bzw. einschränken.

7.

Ausgestaltung der Tarifsysteme des öffentlichen Verkehrs. Mit der Deutschen Bahn AG und mit dem im Verband Deutscher Verkehrsbetriebe (VDV) zusammengeschlossenen öffentlichen Verkehrsunternehmen sind Verhandlungen zur Vereinfachung und Umgestaltung der Tarifsysteme zu führen, damit ein Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für viele Menschen attraktiver wird. Insbesondere soll dabei erreicht werden, dass

- a) der Preis der Bahncard gesenkt, zugleich die Funktion des halben Fahrpreises dieser Karte beibehalten und nicht – wie von der Deutschen Bahn AG geplant – reduziert wird,
- b) eine generelle Ausweitung der Gültigkeit von Zeitkarten auf erweiterte Tarifgebiete zumindest an Samstagen, Sonn- und Feiertagen oder werktags ab 18 Uhr geprüft wird, womit die ohnehin vorgehaltenen und eingesetzten Kapazitäten besser genutzt und motorisierter Personenverkehr in großem Maßstab von Pkw in Bahnen und Omnibusse verlagert wird,
- c) der Preis für das Schöne-Wochenende-Ticket gesenkt, zumindest aber beibehalten und nicht – wie von der Deutschen Bahn AG geplant – neuerlich angehoben wird, und
- d) die Deutsche Bahn AG sowie andere Träger des öffentlichen Verkehrs eine Senkung, zumindest aber eine Stabilität der Tarife über längere Zeiträume – beispielsweise drei Jahre – garantieren können.

8.

Besonders für Behinderte, Seniorinnen und Senioren, Empfängerinnen und Empfänger von Sozial- und Arbeitslosenhilfe, Auszubildende, Studierende und Schülerinnen und Schüler – also diejenigen Bevölkerungsgruppen, die über-

wiegend weder von einer Kilometer- noch von einer Entfernungspauschale und die von einer Entfernungszulage wenig profitieren – ist bei Energiepreissteigerungen ein sozialer Ausgleich vorzusehen. Dabei muss soweit möglich die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des nichtmotorisierten Verkehrs begünstigt werden.

9.

Die Überprüfung von Geschwindigkeiten, Sicherheitsstandards und Umweltauflagen im Lkw-Verkehr ist als erste Möglichkeit auszuweiten, um zur Entspannung der Lage und zur Reduzierung unlauterer Konkurrenz beizutragen. Dabei ist

- a) für die notwendigen personellen und infrastrukturellen Voraussetzungen zu sorgen und
- b) von den Forderungen auszugehen, die wöchentliche Lenkzeit im Lkw-Verkehr für alle Fahrerinnen und Fahrer (abhängig Beschäftigte und Selbständige) zu begrenzen. Die französische Regierung und hierzulande die Gewerkschaft ÖTV haben dafür als Grenzwert durchschnittlich 48 Stunden vorgeschlagen.

10.

Auf Bundes- und Landesebene ist – beginnend mit dem Haushalt für das Jahr 2001 – eine langfristig ökologisch angelegte Verkehrspolitik zu realisieren, die dahin führt, dass weder im Straßennetz noch im Flugverkehr die Kapazitäten in der Summe wachsen und dass umgekehrt das Schienennetz erhalten und ausgebaut sowie andere öffentliche Verkehrsmittel gestärkt werden.

Grundsätzlich ist eine Verkehrspolitik der „drei V“ („Vermeiden“, „Verkürzen“, „Verlagern“) zu verfolgen:

- Verkehr und Transporte können vielfach vermieden werden,
- Verkehrs- und Transportwege können oft erheblich verkürzt werden,
- verbleibende Verkehre und Transporte sind so weit wie möglich von der Luft und von den Straßen auf Schienen und Binnenwasserstraßen und, soweit möglich, auf den nichtmotorisierten Verkehr zu verlagern.

Diese Orientierung schließt ein, dass ein Bundesverkehrswegeplan in kürzester möglicher Frist vorzulegen und in einer breiten öffentlichen Debatte im Sinne der Ziele dieser Verkehrswende zu qualifizieren ist.

Berlin, den 8. November 2000

Dr. Winfried Wolf
Eva-Maria Bulling-Schröter
Dr. Gregor Gysi
Uwe Hixsch
Dr. Barbara Höll
Gerhard Jüttemann
Rolf Kutzmutz

Ursula Lötzer
Kersten Naumann
Rosel Neuhäuser
Christine Ostrowski
Dr. Uwe-Jens Rössel
Dr. Ilja Seifert
Dr. Christa Luft
Roland Claus und Fraktion

Begründung

Allgemein

Energiepreis-Steigerungen, soziale Belastungen, Umweltbelastungen:

Solche Aufforderungen zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit der aktuellen energie- und verkehrspolitischen Debatte kommen aus unterschiedlichen Richtungen. So erklärte der Vorsitzende des „Arbeitskreises Umwelt“ der CSU, der Landtagsabgeordnete Josef Göppel: „Als Christsozialer beteilige ich mich nicht an der Schmutzkampagne gegen die Ökosteuer.“ Der westdeutsche Schriftsteller Günter Grass und die ostdeutsche Autorin Christa Wolf erklärten ihre Unterstützung für eine Unterschriftenaktion gegen die Abschaffung der Ökosteuer, die von dem Künstler Klaus Staeck initiiert wurde. Die Aktion richtet sich insbesondere gegen die vom hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch ins Leben gerufene Kampagne gegen die Ökosteuer.

Erdölreserven sind endlich und knapp:

Die Stiftung Wissenschaft und Politik berichtete in SWP-aktuell, Ausgabe 64, September 2000, dass der Anteil der Golf-OPEC (Mittlerer Osten) an der Welt Erdölversorgung von 1996 bis 2010 um 26 Prozent auf 47 Prozent steigen muss, um den globalen Bedarf im Jahr 2010 zu decken. „Europa, die USA und Kanada übernehmen mit ihrer Produktion auf der Basis von 5,5 Prozent der Weltreserven derzeit 24 Prozent der Weltversorgung.“

In diesem Zusammenhang sind die Zusammenhänge und Wechselbeziehungen, die es zwischen der Entwicklung der Energiepreise, wirtschaftlichen Rezessionen und Kriegen im letzten Vierteljahrhundert gab, zu diskutieren. So gab es in der Weltwirtschaft 1973/74, 1979/80 und 1989/90 massive Anstiege des Rohölpreises. Auf alle diese drei Preisanstiege folgten internationale Rezessionen (1974/75, 1980 bis 82 und 1991/92), die millionenfach die Massenerwerbslosigkeit steigerten. Alle drei Preisschübe waren von Kriegen im Nahen bzw. Mittleren Osten begleitet: dem Yom-Kippur-Krieg 1974, dem Iran-Irak-Krieg 1980 bis 1988 und dem Golfkrieg 1990/91. In all diesen drei Kriegen spielte das Thema Öl eine wichtige Rolle.

Der Rohölpreis (Qualität „Arabian Light“) stieg 1972/73 von 4 auf 10 US-Dollar; zwischen 1978 und 1980 von 14 auf 35 US-Dollar. Er fiel im Gefolge des Iran-Irak-Kriegs in den Jahren 1986 bis 1989 auf rund 15 Dollar, um 1989/90/91 auf bis zu 30 US-Dollar anzusteigen. Er sank bis Mitte der neunziger Jahre auf unter 20 US-Dollar, um ab 2000 erneut auf kurzzeitig über 30 US-Dollar anzusteigen.

Insbesondere ist es populistisch, die Profiteure bei dem Energiepreis-Anstieg im Ausland und außerhalb der EU zu suchen. Ein großer Teil des in der Bundesrepublik Deutschland eingesetzten Ölbedarfs kommt aus Norwegen und Großbritannien („Nordseeöl“). Deutsche Ölkonzerne wie die E.ON-Tochter Veba Öl (mit Aral) und die RWE-Tochter DEA partizipieren vom Ölpreis-Anstieg ebenso wie ausländische (Shell, BP oder Elf). Die Bindung des Gaspreises an die Ölpreisentwicklung ist ein Moment, das wenig mit Markt und viel mit Dirigismus zu tun hat und einigen – auch inländischen – Energielieferanten erhebliche Gewinne bringt.

Der Anstieg der Energie- und insbesondere der Kraftstoffpreise hat dazu geführt, dass nach „Sündenböcken“ gefahndet wird. Genannt werden „die OPEC-Staaten“ und „die Ölkonzerne“. Doch diese agieren am Markt nur so, wie es die Lehrbücher der Marktwirtschaft vorsehen: Für ein knappes Gut wird der maximale Preis, den der Markt hergibt, verlangt.

In der Diskussion innerhalb der Bundesrepublik Deutschland wurde die „Öko-steuer“ als verantwortlich für den Anstieg der Energiepreise ausgemacht. Doch dies ist im Lichte der Tatsachen nicht zu verteidigen. Konkret entfielen im September 2000 auf einem Liter Benzin zum Preis von 2,04 DM auf die Mineralölsteuer 0,98 DM, auf die Mehrwertsteuer 0,28 DM, auf die Ökosteuer 0,12 DM, auf die Bevorratungsabgabe 0,01 DM, auf den Rohölpreis 0,33 DM und auf die Ölverarbeitungs- und die Betriebskosten einschließlich der Gewinne der Ölkonzerne 0,32 DM.

Die Bundesregierung akzeptiert im Übrigen diese Marktlogik, indem sie beispielsweise mit wachsenden Mehrwertsteuereinnahmen von dieser Entwicklung partizipiert. Ein Verweis auf die gestiegenen Rohölpreise oder die „Gewinne der Ölkonzerne“ ist vor diesem Hintergrund wenig konsequent.

Abhängigkeit der Weltwirtschaft von Öl:

In der Liste der 100 größten Industriekonzerne der Welt hält die Gruppe der ölverarbeitenden Konzerne einen Umsatzanteil (gemessen am Gesamtumsatz der 100 Größten) von 19,5 Prozent, die Auto-, Reifen und Luftfahrt-Konzerne bringen es auf weitere 34,7 Prozent. Addiert kommt dieser Bereich damit auf 54,2 Prozent. Die zweitgrößte Gruppe, die Elektro-, Elektronik und Computer-Branche bringt es auf einen Umsatzanteil von 26,9 Prozent (US-Blatt Forbes, July 2000).

Minderung von Schadstoffausstoß und Vermeidung von Verkehr:

Laut Verkehr in Zahlen (Ausgabe 1999) lag der Anteil der Eisenbahnen und des „öffentlichen Straßenpersonenverkehrs“ (Stadtschnellbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen, Omnibusse) beim Verkehrsaufkommen des Jahres 1991 bei 16,7 Prozent und war bis 1998 auf 15,9 Prozent gesunken. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Verkehrsaufkommen erhöhte sich von 83,2 Prozent 1991 auf 84,0 Prozent 1998. Bei der Verkehrsleistung lag der Anteil dieser Gruppe des öffentlichen Verkehrs 1991 bei 16,0 Prozent und 1998 bei 15,2 Prozent. Danach soll allerdings der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 81,4 Prozent 1991 auf 80,9 Prozent im Jahr 1998 gefallen sein.

Energie- und Verkehrspolitik und künftige Verkehrsentwicklung:

Der letzte Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde 1992 vorgestellt. Turnusgemäß wäre ein neuer 1997 erforderlich geworden. Die Bundesregierung erklärte, bis 2001/2002 neue Kriterien für einen neuen BVWP erarbeiten zu wollen. 2002 soll dann der neue BVWP vorgelegt werden. Laut „Süddeutscher Zeitung“ „rechnet das (Verkehrs-)Ministerium in einem als Trend bezeichneten Szenario (für den neuen BVWP) damit, dass die Bürger künftig trotz hoher ‚Spritpreise‘ vor allem im Freizeitverkehr das Auto noch viel öfter benutzen als bisher. Für 2015 werden 22 Prozent mehr Autofahrten erwartet als 1997. Bei den Flügen wird mit einer Steigerung um 111 Prozent gerechnet. Die Bahn kann dagegen im Personenverkehr nicht mehr viel zulegen.“ (Süddeutsche Zeitung vom 12. September 2000)

Beispiele für eine erfolgreiche Politik der Verkehrswende:

„Der Anteil der Bahn am Güterverkehr (der Schweiz) ist bereits heute mit 35 Prozent etwa doppelt so hoch wie in der gesamten EU. Nirgendwo in der Welt ist das Schienennetz dichter ... Voller Neid blicken deutsche Verkehrspolitikern auf den kleinen Nachbarn in den Alpen ... Das Geschäft rentiert sich allmählich auch für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die ... im vergangenen Jahr erstmals einen Gewinn von 154,3 Millionen Mark erwirtschafteten.“

„All das“, so der Bericht weiter, habe „weniger mit den Gesetzen des Marktes zu tun als mit denen des Staates. Auf Schweizer Straßen dürfen bislang nur Laster mit maximal 28 Tonnen Gesamtgewicht verkehren (EU: 40 Tonnen). Hinzu kommt ein striktes Nacht- und Sonntagsfahrverbot.“ (Der „stern“ 40/2000)

Zu einzelnen Forderungen

Zu II.1 (Maximalgeschwindigkeiten im Straßenverkehr):

„Eine Verstetigung und Verflüssigung des Verkehrs auf einem bestimmten Geschwindigkeitsniveau ist kein Unsinn, sondern ein Gebot der Vernunft. Ob das im ersten Schritt 120 oder 130 Stundenkilometer sind, ist eine sekundäre Frage. Wichtig ist, dass wir überhaupt mal ein Tempolimit kriegen.“ (Albert Schmidt, verkehrspolitischer Sprecher von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in: Süddeutsche Zeitung vom 7. Juli 1999)

Laut Umweltbundesamt sprachen sich 1992 in einer repräsentativen Umfrage 72 Prozent der Befragten für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus.

Die SPD forderte mit dem Antrag auf Bundestagsdrucksache 12/616 als maximale Geschwindigkeit auf Bundesautobahnen 120 km/h, auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften Tempo 90 km/h, auf Innerortsstraßen mit Vorfahrtberechtigung Tempo 50, im Übrigen Tempo 30 km/h. Darüber hinaus hieß es dort: „Außerdem soll die Bundesregierung auf den EG-weiten Einbau von Geschwindigkeitsreglern und Kurzzeitfahrtschreibern in allen Lastkraftwagen hinwirken.“

Zu II.2 (Befreiung von Schiene und ÖPNV von Mineralöl- und Ökosteuer):

Die Einlösung dieser Forderung ist ein altes Ziel: „Das EU-Recht befreit den Luftverkehr ebenso wie die Binnenschifffahrt bisher von der Mineralölsteuer. Diese Möglichkeit wird auch der Eisenbahn eingeräumt, wovon Deutschland jedoch keinen Gebrauch macht, im Unterschied beispielsweise zu Belgien und Dänemark. Da die Mineralölsteuerbelastung in Deutschland etwa drei Viertel des Kraftstoffpreises beträgt, können Luftfahrt und Binnenschifffahrt bei gleichem finanziellen Einsatz ungefähr die vierfache Menge an Kraftstoff einkaufen. Dies bedeutet eine gravierende Wettbewerbsverzerrung. Die Eisenbahnunternehmen sind deshalb solange von der Mineralölsteuer zu befreien, wie der Konkurrent Flugzeug keine Mineralölsteuer bezahlen muss.“ (Albert Schmidt, verkehrspolitischer Sprecher von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, 1998)

Unabhängig davon kann auf EU-Ebene weiterhin die Forderung nach einer Veränderung des geltenden Rechts gestellt werden, um Kerosin und Flugbenzin zu besteuern.

Zu II.3 (Neue Ökosteuer):

Zu begrüßen ist hierzu die Feststellung von Bundesfinanzminister Hans Eichel in der Süddeutschen Zeitung vom 25. September 2000: „Die Verknüpfung der Ökosteuer mit der Absenkung der Rentenbeiträge ist falsch.“ Die Mehreinnahmen aus der Erhebung der reformierten Ökosteuer sind zur Finanzierung eines ökologischen Umbauprogramms und zu ihrer sozialen Abfederung zu verwenden. An den Mehreinnahmen sind die Länder und Gemeinden so zu beteiligen, dass größtmögliche Effekte für den ökologischen Umbau und für die Schaffung von Arbeitsplätzen gewährleistet werden. Es geht neben den im Antrag genannten verkehrspolitischen Maßnahmen insbesondere um den Einstieg in die Solarwirtschaft und um die deutliche Erhöhung der Effizienz bei Energieerzeugung und -umwandlung. Das Energiesparpotential bei Neubau und im Gebäudebestand ist konsequent zu erschließen, ohne Nutzerinnen und Nutzer unsozial zu

belasten. Es geht weiterhin um die Ökologisierung der Landwirtschaft, die Regionalisierung von Wirtschaftskreisläufen, Altlastensanierungen sowie um Transferleistungen an die Länder des Südens zur Entwicklung einer sozial und ökologisch verträglichen globalen Wirtschaftsweise.

Eine ökologische Steuerreform muss durch weitere soziale Ausgleichsmaßnahmen für untere Einkommensgruppen flankiert werden. Die soziale Abfederung der Ökosteuern ist über Steuerermäßigungen für niedrige Einkommen, Finanzierungszuschüsse für Energiesparinvestitionen im Haushalt und die Verbilligung des öffentlichen Personenverkehrs, über BAföG- und Wohngeld-Erhöherungen, Heizkostenzuschüsse, Erhöhung der Sozialhilfe-Regelsätze u. a. m. sicherzustellen.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, innerhalb der Europäischen Union eine EU-weite Besteuerung von Primärenergieträgern anzuregen, die mittelfristig die jetzige Besteuerung von einzelnen Energieerzeugnissen ersetzt. Dann wirken die Kosten dieser Steuer wettbewerbsneutral durch alle Wirtschaftsbereiche, womit der ökologische Lenkungseffekt dieser Steuerreform deutlich erhöht würde. Auf Atomkraft ist ein Risikozuschlag zu erheben, regenerative Energien sind von der Ökosteuer zu befreien.

Zu II.4 (Umwandlung der Kilometerpauschale in eine Entfernungszulage):

In der aktuellen verkehrspolitischen Debatte spielt die Kilometerpauschale zu Recht eine wichtige Rolle. Die bisherige Kritik an dieser konzentrierte sich darauf, dass diese einseitig den Pkw-Pendler-Verkehr begünstigt, weshalb auch viele ÖPNV-Benutzer beim Jahressteuerausgleich angeben, mit dem Pkw zur Arbeitsstätte zu pendeln.

Vor diesem Hintergrund weist die Absicht der Bundesregierung, die verschiedenen Pauschbeträge für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte in eine von der Art der Verkehrsmittel unabhängige Entfernungspauschale umzuwandeln, in die richtige Richtung. Jedoch ist die damit verbundene Absicht zur Erhöhung der Entfernungspauschale nicht geeignet, die Mehrbelastungen aus der gestiegenen bzw. steigenden Mineralölsteuer sozial zu korrigieren. Für Menschen, die eines Ausgleichs bedürfen – Menschen mit niedrigen Einkommen, Auszubildende oder Studierende – wirkt sich die Erhöhung der Entfernungspauschale kaum oder gar nicht aus. Dagegen führt die Erhöhung der Pauschale mit steigenden Einkommen zu einer einkommensteuerlichen Entlastung, die sogar höher sein kann als die Mehrbelastung aus der Mineralölsteuer.

Mit der beabsichtigten Erhöhung der Entfernungspauschale wird der bisherige Trend, Steuerbelastungen zu verlagern (Erhöhung indirekter Steuern, wie Mineralöl- oder Umsatzsteuer, und Absenkung direkter Steuern, wie die Einkommensteuer), fortgesetzt. So waren die Mineralölsteuererhöhungen zu Zeiten der früheren CDU/CSU/F.D.P.-Bundesregierungen mit Anhebungen der Kilometerpauschale für Kraftfahrzeug-Nutzerinnen und -Nutzer verbunden.

Aus verteilungspolitischer Sicht ist die Erhöhung indirekter Steuern problematisch, weil Menschen, die über geringe Einkommen verfügen, dabei stärker belastet sind, als Menschen mit höheren Einkommen. Mit zunehmender Einkommenshöhe werden indirekt immer geringere Einkommensanteile für die Steuerzahlung verwendet. Wird im Gegenzug die Einkommensteuer gesenkt, verstärkt sich dieser unsoziale Effekt, weil die resultierende Entlastung mit steigenden Einkommen zunimmt. Eine wirklich soziale Kompensation der Mineralölsteuerbelastung kann deshalb nicht durch Entlastungen im Bereich der Einkommensteuer bewirkt werden, sondern nur durch direkte Zulagen bzw. Zuschüsse. Zur Vermeidung der ökologisch kontraproduktiven Wirkungen, die durch die derzeit unterschiedlich hohen Pauschalen für Fahrten zwischen Woh-

nung und Arbeitsstätte entstehen, sind Zulagen zu gewähren, die unabhängig von der Art der gewählten Verkehrsmittel sind.

Da sich auch für Studierende und Auszubildende der Aufwand für Fahrten zum Ausbildungs- bzw. Studienort erhöht, ist zu prüfen, inwieweit die Gewährung einer Entfernungszulage auszudehnen wäre. Je nach Höhe der Zulage wird die Entlastung aus der einkommensteuerlichen Entfernungspauschale teilweise oder vollständig vorweggenommen. Demzufolge kann die Entfernungspauschale deutlich gesenkt bzw. gestrichen werden.

Zu II.5 (Investitionsprogramm für die Schiene):

Hier kann an die Vorschläge des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen angeknüpft werden, wonach jährlich aus den Zinseinsparungen durch die UMTS-Erlöse ein fester Betrag für die Sanierung der Schienenwege vorzusehen ist.

Zu II.6 (Erweiterung und Förderung öffentlicher Verkehrsmittel):

Analog zum Erhalt und Ausbau der Schienenwege sind die Mittel zum Erhalt und Ausbau der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel bereitzustellen. Zu diesem Zweck sind die Kriterien für die Mittelvergabe gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes oder des Regionalisierungsgesetzes gegebenenfalls zu ändern. Außerdem ist die EU-weite Tendenz zu stoppen, wonach in Zukunft die öffentlichen Verkehrsbetriebe den Weg der Zerschlagung, Privatisierung, Tarifsteigerung und Angebotsminderung beschreiten.

Zu II.7 (Ausgestaltung der Tarifsysteme des öffentlichen Verkehrs):

Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG hat angekündigt, vorgesehene Tarifierhebungen angesichts der allgemein steigenden Energiepreise nicht vorzunehmen. Dies weist in die richtige Richtung, gerade in dieser Situation die Attraktivität der Schiene zu erhöhen.

Zu II.8 (Sozialer Ausgleich von Energiepreissteigerungen):

Ein erheblicher Teil der hier genannten Bevölkerungsgruppen war bereits von der Ökosteuer betroffen, ohne dass diesen Ausgleichsmaßnahmen (Senkung der Rentenbeiträge) zugute gekommen wären. Diese sind nun bei dem massiven Anstieg der Energiepreise erneut in besonderem Maße deshalb betroffen, weil der größte Teil von ihnen zu den Einkommensschwächsten zählt.

Zu II.9 (Sicherheitsstandards und Umweltauflagen im Lkw-Verkehr):

Eine besondere Rolle in der aktuellen Debatte spielen die Proteste des Lkw-Gewerbes. Vor allem von diesem wird die Forderung vorgetragen, die Ökosteuer zu beseitigen, wohingegen die Autoindustrie sich dieser Forderung nicht anschloss.

1991 erbrachte der Straßengüterverkehr eine Leistung von 245 Milliarden Tonnenkilometer. 1999 waren es 335 Milliarden Tonnenkilometer. Insgesamt hat sich der Anteil des Lkw-Verkehrs im Güterverkehrsmarkt von 61,8 Prozent im Jahr 1991 auf 70 Prozent im Jahr 1999 erhöht, der Anteil der Schiene sank von 20,2 auf 15 Prozent, der Anteil der Binnenschifffahrt reduzierte sich von 14,1 auf 13,5 Prozent.

Der Schwerverkehr mit Lkw auf Straßen ist nach Ansicht der EU-Kommission und unterschiedlicher wissenschaftlicher Studien diejenige Transportform, die die höchsten „externen Kosten“ aufweist. Dennoch explodierte der Lkw-Verkehr in den neunziger Jahren förmlich, was bereits ein Blick auf die rechte

Fahrbahn der Autobahnen verdeutlicht. Allein im Zeitraum 1991 bis 1999 lag diese Steigerung bei 40 Prozent. Jede Senkung der Kraftstoffpreise, auf die eine Beseitigung der Ökosteuer hinausläuft, muss jedoch gerade im Sektor des Güterverkehrs eine Entwicklung fördern, die umweltpolitisch kontraproduktiv und für die Schiene zerstörerisch ist. Im Übrigen ist bekannt, dass die Höhe der Kraftstoffpreise nicht die entscheidende Belastung im Straßenfuhrgewerbe darstellt. Diese liegt vielmehr in der (selbst-)zerstörerischen Konkurrenz, die es im Lkw-Verkehr unter anderem in Folge der Liberalisierung der Märkte gibt, und in dem – wie es der Geschäftsführer des Verbands der Verkehrsbetriebe (VDV) nannte – „institutionalisierten Regelbruch“, der in diesem Gewerbe vorherrscht.

Zu II.10 (Verkehrspolitik des „Vermeidens, Verlagerens, Verkürzens“):

Auszug aus einem Interview der Deutschen Verkehrs-Zeitung (DVZ) mit der verkehrspolitischen Sprecherin der SPD, Elke Ferner, in: DVZ vom 15. Februar 1998:

„DVZ: Alle Verkehrsprognosen sagen dem Straßenverkehr ein hohes Wachstum voraus. Sind die Investitionsansätze für den Ausbau der Infrastruktur richtig gesetzt?“

Elke Ferner: Bei weitem nicht. Das gilt insbesondere für die Schiene, wo ein erheblicher Nachholbedarf besteht. Der Bund rechnet bei der Bahn viel dazu, was eigentlich überhaupt nicht zu den Bahninvestitionen gehört ... Auf diese Weise rechnet die Koalition mit 6,7 Mrd. DM Investitionen für die Schiene und 8,2 Mrd. DM für die Straße. Diese Zahlen sind zugunsten der Bahn geschönt. Das Verhältnis muss außerdem umgekehrt werden. Wir brauchen eine Investitionspolitik zugunsten der Schiene.

DVZ: Wäre das nicht eine Investitionspolitik am Bedarf vorbei?

Ferner: Die Frage ist, was als Bedarf definiert wird. Der Bedarf wird zunächst politisch festgestellt. Da brauchen wir nicht drum herum reden. Aber zunächst muss der Bundesverkehrswegeplan in den Papierkorb ... Alle Projekte müssen neu bewertet und in eine echte Prioritätenfolge eingebettet werden.“

