

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Ostrowski,
Eva-Maria Bulling-Schröter und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/4835 –**

Ergebnisse und Wirkungen der ökologischen Steuerreform

Neben der Verwendung des Aufkommens der Ökosteuer für die Senkung der Lohnnebenkosten soll die Steuerreform vor allem auf die Reduzierung des Energieverbrauches hinwirken und durch „Verbilligung“ von Arbeit Arbeitsplätze schaffen. Die dritte Stufe der ökologischen Steuerreform steht bevor. Eine Zwischenbilanz der bisherigen Wirkungen der ersten beiden Stufen hinsichtlich der Einsparung von Energie und der Schaffung von Arbeitsplätzen sollte nicht nur möglich, sondern notwendig sein.

1. Wie hat sich der Energieverbrauch (insgesamt und bezogen auf die durch die Ökosteuer direkt verteuerten Energieträger) in den Jahren 1999 und 2000 im Vergleich zu 1997 und 1998 entwickelt?

Zum Energieverbrauch der Jahre 1997 bis 1999 liegen zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorläufige Angaben vor, deren Aussagefähigkeit und Eignung für Analysen nur begrenzt sind. Für das laufende Jahr 2000 hat die Arbeitsgemeinschaft Energiebilanzen bislang eine erste Schätzung des Primärenergieverbrauchs abgegeben. Im Einzelnen liegen folgende Daten vor:

	1997	1998	1999	2000
	Petajoule			
Primärenergieverbrauch	14 572	14 461	14 206	14 332
Endenergieverbrauch	9 543	9 481	9 288	–
darunter:				
– Benzin	1 298	1 301	1 301	–
– Diesel	1 026	1 064	1 137	–
– Heizöl leicht	1 495	1 430	1 222	–
– Naturgas	2 163	2 178	2 172	–
– Strom	1 682	1 703	1 700	–

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 13. Dezember 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie hoch beziffert sich in den Jahren 1999 und 2000 die im Ergebnis der Ökosteuer erfolgte Nettoentlastung der Wirtschaft (insgesamt und differenziert nach Branchen)?

Die gesamte Wirtschaft wird nach einer groben Schätzung in den Jahren 1999 und 2000 um insgesamt 2,5 Mrd. DM entlastet. Die Auswirkungen auf die einzelnen Wirtschaftssektoren stellen sich nach Berechnungen des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung sehr unterschiedlich dar. Die höchsten Zusatzkosten treten im Handel und Verkehr auf, weil in diesen Sektoren der nicht durch Ausnahmeregelungen begünstigte Kraftstoffverbrauch dominiert. Überdurchschnittliche Belastungen haben auch die energieintensiven Grundstoffproduktionen zu erwarten. Andererseits werden die arbeitsintensiven Sektoren wie das Investitionsgewerbe, der Dienstleistungsbereich und das Baugewerbe entlastet.

3. Wie viele Arbeitsplätze wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1999 und 2000 in der Wirtschaft (insgesamt und differenziert nach Branchen) im Vergleich zu den Jahren 1997 und 1998 insbesondere infolge der Nettoentlastung durch die Ökosteuer neu geschaffen?

Mit dem Konzept der ökologischen Steuerreform stellt sich die Bundesregierung ihrer umweltpolitischen Verantwortung für künftige Generationen und setzt durch die Reduzierung der Lohnnebenkosten zugleich positive Signale für den deutschen Arbeitsmarkt. Eine isolierte Betrachtung und belastbare Quantifizierung der Auswirkungen der ökologischen Steuerreform auf die Beschäftigungsentwicklung ist mit den Instrumenten der Erwerbsstatistik nicht möglich. Es liegen aber zu dieser Frage Modellrechnungen verschiedener Wirtschaftsforschungsinstitute vor, die einen durch die ökologische Steuerreform initiierten Beschäftigungszuwachs von bis zu 250 000 Arbeitsplätzen ausweisen.

4. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr in den Jahren 1999 und 2000 im Vergleich zu den Jahren 1997 und 1998 insgesamt entwickelt?

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes nahm die Zahl der von privaten und kommunalen Unternehmen beförderten Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr von 1998 zu 1999 um 0,4 % auf 7,79 Mrd. Fahrgäste zu. Nach Schätzungen des Instituts für Wirtschaftsforschung zur Verkehrskonjunktur 2000/2001 wird die Anzahl der beförderten Fahrgäste im öffentlichen Personennahverkehr von 1999 zu 2000 um 0,8 % auf 7,8 Mrd. Fahrgäste weiter ansteigen.

5. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den Umfang des Personenkreises, insbesondere der PKW-Pendler, der in den Jahren 1999 und 2000 infolge der Ökosteuer vom PKW auf den öffentlichen Verkehr umgestiegen ist?

Statistische Aussagen über die durch die ökologische Steuerreform initiierten Umsteigeeffekte vom Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel sind nicht verfügbar. Die Bundesregierung geht jedoch davon aus, dass die Wettbewerbsposition des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem Individualverkehr durch die ökologische Steuerreform gestärkt wird.

6. Wie haben sich im Durchschnitt die Wohnnebenkosten pro Quadratmeter Wohnfläche in den Jahren 1999 und 2000 im Vergleich zu 1997 und 1998 entwickelt und welchen Anteil daran hat, nach Einschätzung der Bundesregierung, die Ökosteuer?

Im Rahmen des von der amtlichen Statistik veröffentlichten Preisindex für die Lebenshaltung aller privaten Haushalte werden die Wohnnebenkosten nicht insgesamt, sondern getrennt nach den so genannten kalten Nebenkosten einerseits und der Kostenentwicklung verschiedener Energieträger wie Gas und leichtes Heizöl andererseits ausgewiesen. Im Jahr 1999 war gegenüber 1998 ein Anstieg der kalten Nebenkosten um 1,8 % zu verzeichnen, im Oktober des Jahres 2000 ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 2,0% nach 2,1 % im September. Beim Gas reduzierten sich die Kosten in 1999 um 2,2 % und stiegen im Oktober 2000 gegenüber dem Vorjahr um 24,7 % nach 19,9 % im September. Die Kosten für leichtes Heizöl erhöhten sich 1999 um 19,5 % und stiegen im Oktober 2000 gegenüber dem Vorjahr um 63 % nach 78,4 % im September. Die Ökosteuer hat an der Kostenentwicklung nur einen geringen Anteil, weil die Mineralölsteuer auf die genannten Heizstoffe nur durch das Gesetz zum Einstieg in die ökologischen Steuerreform einmalig am 1. April 1999 um 4 Pfennig je Liter beim leichten Heizöl und um 0,32 Pfennig je Kilowattstunde beim Gas erhöht wurde.

