

## **Antrag**

**der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Dorothee Menzner, Hans-Kurt Hill, Dr. Barbara Höll, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Trendwende beim Klimaschutz im Verkehr – Nachhaltige Mobilität für alle ermöglichen**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der jüngste Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change – Internationaler Wissenschaftsrat zum Klimawandel (IPCC) der Vereinten Nationen macht deutlich: Der vom Menschen verursachte Klimawandel ist kein fernes Zukunftsszenario, sondern er schreitet bereits seit Jahren voran. Schon heute sind die Lebensgrundlagen von Menschen in vielen Regionen der Welt durch sich ändernde klimatische Bedingungen bedroht. Konsequenter Klimaschutz ist daher ein Akt internationaler Solidarität mit dem am meisten vom Klimawandel betroffenen Menschen. Daneben ist Klimaschutz aber auch ein Gebot gesamtwirtschaftlicher Vernunft. Der im Auftrag der britischen Regierung erstellte „Stern-Bericht“ stellt eindeutig fest, dass frühzeitiges Handeln im Klimaschutz sich auch wirtschaftlich lohnt. Die Kosten des Nichtstuns hingegen würden viele Volkswirtschaften in einigen Jahrzehnten aufgrund der dann eintretenden dramatischen Folgen des Klimawandels in den Ruin treiben.

Der Ausstoß von Kohlendioxid ist die Hauptursache des vom Menschen gemachten Klimawandels. Die Kohlendioxidkonzentration in der Atmosphäre ist heute höher als jemals während der letzten 650 000 Jahre und ihr Anstieg hat sich in den letzten Jahren zunehmend beschleunigt. Deutschland hat in den letzten beiden Jahrhunderten wesentlich zu diesem Anstieg beigetragen und hat daher eine besondere historische Verantwortung, eine Vorreiterrolle im Klimaschutz zu übernehmen. Auch heute liegt Deutschlands Pro-Kopf-Ausstoß an Kohlendioxid noch über dem EU-Durchschnitt und nimmt damit weltweit eine bedenkliche Spitzenposition ein. Deutschland muss sich daher in einem ersten Schritt zu einer Minderung seiner Treibhausgasemissionen von 40 Prozent bis 2020 unabhängig von den Verpflichtungen anderer Staaten und der EU verpflichten.

Der Verkehrssektor trägt knapp ein Fünftel zu den bundesdeutschen Kohlendioxidemissionen bei. Dieser hohe Wert schließt nicht einmal die anteiligen Emissionen aus dem internationalen Flugverkehr ein. Der Anteil des Verkehrssektors am Gesamtausstoß wies zudem in den letzten Jahren einen Wachstumstrend auf. Im Gegensatz zu allen anderen Sektoren haben die Kohlendioxidemissionen im Verkehrssektor seit 1990 nicht abgenommen, sondern sind um mehr als fünf Prozent angestiegen. Überdurchschnittliche Wachstumsraten hat

hier insbesondere der Straßenverkehr, auf den über 95 Prozent der Verkehrsemissionen entfallen. Höhere Wachstumsraten als im Straßenverkehr sind allein im Flugverkehr zu verzeichnen.

Dies zeigt das Handlungsdefizit und gleichzeitig die Dringlichkeit auf, im Verkehrssektor effektive Klimaschutzmaßnahmen zur Umkehrung der Emissionstrends zu ergreifen. Der Straßenverkehr und der Luftverkehr weisen nicht nur die höchsten Wachstumsraten auf, sondern sie sind auch die klimaaunfreundlichsten Mobilitätsformen. Die Klimabelastung durch die Schiene und den öffentlichen Personennahverkehr liegt im Personenverkehr im Vergleich zum Pkw um den Faktor zwei bis drei, im Güterverkehr bei Schiene und der Schifffahrt gegenüber dem Lkw etwa um den Faktor fünf niedriger. Der Luftverkehr hat eine nochmals deutlich höhere relative Klimabelastung zur Folge und ist insbesondere wegen der besonderen Schädlichkeit der durch Flugzeuge verursachten Emissionen von Kohlendioxid und Stickoxiden in großen Höhen das klimaschädlichste Verkehrsmittel überhaupt.

Der beste Klimaschutz im Verkehr ist, wenn Flüge und Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen so weit wie möglich vermieden würden. Unnötige und vermeidbare Fahrten sollten ganz unterlassen werden. Menschen sollten statt mit dem eigenen motorisierten Fahrzeug deutlich häufiger zu Fuß, mit dem Rad, dem öffentlichen Nahverkehr und der Eisenbahn unterwegs sein. Güter sollten statt mit dem Lkw vermehrt mit der Bahn und – soweit es das vorhandene Netz der Bundeswasserstraßen es zulässt – auf dem Schiff transportiert werden.

Die Bahn, der öffentliche Nahverkehr und das Radwegenetz müssen deutlich ausgebaut und noch attraktiver gestaltet werden, damit sie zu der Alternative werden, die für den Klimaschutz im Verkehr erforderlich ist. Eine Trendwende ist nur zu erreichen, wenn der öffentliche Verkehr vor allem im ländlichen Raum systematisch entwickelt wird, um dort Anreize für eine echte Wahlfreiheit bei der Mobilitätsnutzung zu schaffen.

Die Befreiung des Flugverkehrs von der Kerosin- und Ökosteuer sowie von der Mehrwertsteuer, wodurch die Dumpingpreise und damit das rasante Wachstum des Flugverkehrs erst möglich wurden, ist aufgrund der gravierenden Belastung des Klimas durch die Luftfahrt inakzeptabel. Diese trägt weltweit mittlerweile mit rund neun Prozent zum vom Menschen gemachten Klimawandel bei. Insgesamt entgehen dem Bundeshaushalt durch die Steuerbefreiungen des Flugverkehrs jährlich rund fünf Mrd. Euro. Der deutschen Volkswirtschaft entstehen darüber hinaus Folgekosten durch Abgase und Lärm in Höhe von sechs Mrd. Euro.

Im Bereich der Fahrzeugtechnik des Straßenverkehrs, aber auch bei Flugzeugen, der Bahn, dem öffentlichen Personennahverkehr und der Schifffahrt, muss der Effizienzsteigerung absolute Priorität eingeräumt werden. Drei-Liter-Autos sind keine Öko-Nischenprodukte, sondern müssen in wenigen Jahren zum Standard auf deutschen Straßen werden. Um die Innovationen der deutschen Automobilwirtschaft und das Kaufverhalten der Bürger und Bürgerinnen Deutschlands auf verbrauchsarme Fahrzeuge zu lenken, muss die Bundesregierung die erforderlichen ordnungsrechtlichen Vorgaben und finanzielle Anreize setzen. Dies dient langfristig auch der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland, denn einerseits wegen der Gefahren des Klimawandels, andererseits der aufgrund absehbarer Ölnapppheit anhaltend hohe Ölpreis werden mittelfristig auch auf den internationalen Märkten nur noch verbrauchsarme Fahrzeuge bestehen können.

Der Deutsche Bundestag setzt sich dafür ein, dass die notwendigen Maßnahmen im Verkehr so gestaltet werden, dass dadurch nicht die Teilhabe vieler und insbesondere der sozial und finanziell schwächer gestellten Menschen am Verkehr und damit am gesellschaftlichen Leben gefährdet wird.

## II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Kein Verkauf von Anteilen der Deutsche Bahn AG an Private, weil dadurch die Erzielung von Gewinnen und die Rentabilität jeder einzelnen Strecke und jeder einzelnen Verbindung Vorrang vor dem öffentlichen Auftrag der Deutsche Bahn AG zur Versorgung der Menschen mit Verkehrsleistungen bekommen würde.
2. Das Regionalisierungsgesetz dahingehend zu reformieren, dass den Ländern ab dem 1. Januar 2008 deutlich mehr finanzielle Mittel zur Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt zur Verfügung stehen.
3. Den im Jahr 2004 beschlossenen Wegfall der steuerlichen Vergünstigung von Jobtickets rückwirkend zum 1. Januar 2007 zurückzunehmen.
4. Am Ziel der Verdopplung des Schienengüterverkehrs von 1990 bis 2015 auf 148 Mrd. Tonnenkilometer festzuhalten und alle dafür erforderlichen Maßnahmen, insbesondere den notwendigen, sozial und ökologisch verträglichen Ausbau des Schienennetzes der Deutsche Bahn AG, die Anhebung der Lkw-Mautgebühren sowie die Ausweitung der Mautpflicht, umzusetzen.
5. Die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs bei der Kerosin- und Öko-steuer sowie bei der Mehrwertsteuer zu beenden und sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass für den Flugverkehr ein eigenständiges Emissions-handelssystem geschaffen wird.
6. Sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass für das Jahr 2012 ein verbindlicher Grenzwert von 120 Gramm Kohlendioxidausstoß pro Kilometer eingeführt wird, der von allen Herstellern im Durchschnitt ihrer verkauften Fahrzeuge einzuhalten ist und dessen Nichteinhaltung mit harten Sanktionen gegen die betroffenen Hersteller verbunden ist.
7. Sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die EU-Messverfahrensnorm 93/116/EG dahingehend reformiert wird, dass der durchschnittliche Kohlendioxidausstoß von Fahrzeugmodellen pro Kilometer Fahrleistung realitäts-näher als bislang berechnet wird.
8. Die Kfz-Steuer dahingehend zu reformieren, dass ab dem 1. Januar 2008 für alle ab diesem Zeitpunkt neu zugelassenen Fahrzeuge die Bemessungs-grundlage vom Hubraum entweder auf den Kohlendioxidausstoß pro gefahrenem Kilometer oder, angesichts der niedrigeren Besteuerung von Diesel im Vergleich zu Benzin und somit zur Vermeidung einer steuerlichen Begünstigung von Dieselfahrzeugen, auf den Verbrauch in Litern Treibstoff pro Kilometer mit entsprechend höheren Steuersätzen für Dieselfahrzeuge umgestellt wird. Verbrauchsarme Personenkraftwagen mit einem Kohlendioxidausstoß von weniger als 120 Gramm pro Kilometer sind dabei steuerlich zu begünstigen, während Fahrzeuge mit einem Kohlendioxidausstoß von mehr als 140 und Fahrzeuge mit mehr als 200 Gramm Kohlendioxid-ausstoß pro Kilometer jeweils steuerlich deutlich stärker belastet werden sollten. Für Fahrzeuge, die die neue EURO-5-Abgasnorm frühzeitig erfüllen, ist eine steuerliche Ermäßigung zu gewähren.
9. Zur Vermeidung sozialer Härten und wegen fehlender Datengrundlagen eine entsprechende Umstellung der Kfz-Steuer für vor dem 1. Januar 2008 erstmals zugelassene Fahrzeuge erst nach einer angemessenen Übergangsfrist von fünf Jahren zum 1. Januar 2013 einzuführen. Die Einhaltung von EURO-Abgasnormen ist dabei wie bislang steuerlich zu berücksichtigen.

10. Auf Autobahnen ein generelles Tempolimit von 130 Stundenkilometern einzuführen, wodurch einerseits sofort eine Reduzierung des Kohlendioxid-ausstoßes durch den Straßenverkehr um knapp zwei Prozent erreicht werden würde, und andererseits ein wichtiger Anreiz sowohl für die Hersteller als auch die Käufer von Fahrzeugen zu verbrauchsarmen Fahrzeugen gegeben würde.
11. Die Verbrauchskennzeichnung von Pkw deutlich verbraucherfreundlicher zu gestalten, indem nicht mehr lediglich der Kohlendioxidausstoß in Gramm pro Kilometer angegeben wird, sondern die Fahrzeuge wie bei einigen Haushaltsgeräten in Klassen von A bis F eingeteilt werden. Um zukünftige Effizienzsteigerungen angemessen berücksichtigen zu können, sind die Kriterien für die Einstufung in die Verbrauchsklassen alle drei Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.
12. Steuerliche Anreize für den Kauf verbrauchsarmer Dienst- und Firmenwagen zu schaffen, da mittlerweile bereits 54 Prozent aller in Deutschland verkauften Neuwagen Dienst- und Firmenwagen sind, und, da sich die steuerliche Berücksichtigung bislang ausschließlich am Anschaffungswert der Fahrzeuge orientiert, es sich bei diesen um Fahrzeuge mit überdurchschnittlich großem Verbrauch handelt.
13. Nur noch solche Fahrzeuge anzuschaffen und nur noch solche Fahrzeuge von externen Dienstleistern zu nutzen, die zu den effizientesten zehn Prozent der jeweiligen Fahrzeugklasse gehören und die die jeweils neueste EURO-Abgasnorm einhalten, womit der Bund einerseits seiner Vorbildfunktion gerecht würde und andererseits den Absatz der umweltfreundlichsten Modelle erhöhen würde, wodurch deren Produktion ausgeweitet und sich deren Preise senken würden.

Berlin, den 27. Februar 2007

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**