

Änderungsantrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen),
Helmut Wilhelm (Amberg), Ulrike Höfken, Dr. Jürgen Rochlitz, Halo Saibold
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 13/4466 Nr. 2.51, 13/5405 –**

**Faire und effiziente Preise im Verkehr – Politische Konzepte zur Internalisierung
der externen Kosten des Verkehrs in der Europäischen Union – Grünbuch
KOM (95) 691 endg.; Ratsdok. 5179/96**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Beschlußempfehlung erhält folgende Fassung:

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Zerstörung der Umwelt hat in den letzten Jahrzehnten dramatische Ausmaße angenommen. Der Verkehrsbereich, insbesondere der Straßen- und der Flugverkehr, hat an diesen Zerstörungen einen hohen und zudem wachsenden Anteil. Die Wachstumsprognosen für die nächsten Jahre – 30 % im PKW-, 90 % im LKW- und 140 % im Flugverkehr bis zum Jahr 2010 – belegen die Notwendigkeit für eine umfassenden Neuorientierung der Verkehrspolitik.

In den vergangenen Jahrzehnten hat die Verkehrspolitik sich im wesentlichen darauf beschränkt, die Verkehrsinfrastruktur trotz steigender Umweltbelastungen forciert auszubauen. Dabei wurde die Straße als vermeintlich überlegener Transportweg einseitig bevorzugt.

Doch trotz erhöhter Investitionsmittel und Finanzierungstricks (z. B. private Vorfinanzierung) hat der Infrastrukturausbau mit dem Verkehrswachstum nicht mehr Schritt halten können.

Um auch in Zukunft die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu erhalten und den notwendigen Gütertransport zu gewährleisten, gleichzeitig aber auch die Umweltbelastungen des Verkehrs er-

heblich zu senken, ist eine grundlegende Wende in der Verkehrspolitik der EU und der Mitgliedstaaten notwendig. Dazu müssen

- die Verkehrszuwächse gebremst,
- möglichst große Verkehrsanteile des Straßenverkehrs auf Bahn, Bus und Binnenschiff verlagert
- und die Schadstoff-, Lärm- und Kohlendioxidemissionen der Fahrzeuge erheblich vermindert werden.

Ein wichtiges Instrument zur Erreichung dieser Ziele ist die Anlastung der externen Kosten für alle Verkehrsmittel. Heute tragen insbesondere der PKW-, LKW- und Flugverkehr nur einen geringen Teil der von ihnen verursachten Umweltkosten, die insbesondere durch Schadstoffemissionen, Lärm und Flächenverbrauch verursacht werden. Hinzu kommen die Folgekosten durch Verkehrsunfälle.

Der Deutsche Bundestag betont, daß es bei der Internalisierung der externen Kosten nicht darum geht, zusätzliche finanzielle Belastungen einzuführen, sondern bereits bestehende Lasten, die bislang von der Allgemeinheit getragen werden, verursachergerecht umzulegen.

Der Deutsche Bundestag begrüßt daher das Grünbuch der EU-Kommission zum Thema „Faire und effiziente Preise im Verkehr“, das sich mit der Frage befaßt, inwieweit externe Kostenbelastungen durch den Verkehr verursacht werden und welche Internalisierungsmöglichkeiten bestehen.

Auch wenn es an der Methodik des Grünbuchs einzelne Kritikpunkte gibt (z. B. fehlende Berücksichtigung der Kohlendioxidemissionen und die Überbewertung der Staukosten), hat die Diskussion um die externen Kosten im Verkehr zu einem weitgehenden Konsens in folgenden Punkten geführt:

1. Alle Verkehrsträger verursachen externe Kosten durch Umweltbelastungen (Schadstoffemissionen, Lärm, Flächenverbrauch, Wasserverschmutzung) und Unfälle.
2. Straßen- und Flugverkehr verursachen pro transportierter Einheit von allen Verkehrsmitteln die höchsten externen Kosten. Die von Bahn, Bus und Binnenschiff verursachten externen Kosten sind im Vergleich zum Straßen- und Flugverkehr gering.

Daher muß eine Strategie zur Internalisierung der externen Kosten primär beim Straßen- und Flugverkehr ansetzen.

Dagegen sind in der Diskussion die exakte Höhe der externen Kosten der einzelnen Verkehrsträger sowie die Frage, ob es einen externen Nutzen des Verkehrs gibt, strittig.

Der Deutsche Bundestag vertritt in diesen Punkten die Auffassung, daß sich die Höhe der externen Kosten nicht wissenschaftlich exakt ermitteln läßt, sondern basierend auf Grundmaßnahmen nur Bandbreiten für ihre Höhe ermitteln lassen.

Unsicherheiten über die genaue quantitative Höhe der externen Kosten dürfen aber nicht zu einem Handlungsverzicht auf seiten der Politik führen. Der Ansatz „Null“ für die externen Kosten liegt

mit Sicherheit am weitesten von der realen Höhe entfernt. Da eine Internalisierung der externen Kosten in einem Schritt wegen der notwendigen Anpassungsreaktionen nicht möglich ist, sollte die Einbeziehung der externen Kosten über einen Zeitraum von mehreren Jahren erfolgen.

In der Diskussion um die Frage, ob es einen externen Nutzen des Verkehrs gibt, schließt sich der Deutsche Bundestag der Auffassung der überwältigenden Mehrheit der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler und des Grünbuchs an, daß ein externer Nutzen des Verkehrs nicht existiert. Damit wird keinesfalls der wirtschaftliche Nutzen des Verkehrs geleugnet, sondern lediglich klar gestellt, daß der vermeintliche externe Nutzen des Verkehrs bereits über Marktprozesse den Verkehrsteilnehmern bzw. Dritten durch finanzielle Vorteile zugute kommt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich auf europäischer Ebene für Internalisierung der externen Kosten im Rahmen einer ökologischen Steuerreform für alle Verkehrsträger einzusetzen. Dazu gehört die Umsetzung folgender Maßnahmen:
 - Anlastung der externen Kosten des Straßenverkehrs durch schrittweise Erhöhung der EU-Mindestsätze für die Mineralölsteuer,
 - Erhebung der Mineralölsteuer auch für Bahn, Bus und Binnenschiff mit im Vergleich zum Straßenverkehr verminderten Gebührensätzen, die die Unterschiede der Verkehrsmittel bei den von ihnen verursachten externen Kosten widerspiegeln,
 - Beendigung der Bevorzugung des Flugverkehrs und EU-weite Einführung einer Kerosinsteuer,
 - EU-weite Einführung einer kilometerabhängigen Straßenbenutzungsgebühr für LKW und einer stärker nach Schadstoffausstoß differenzierten KFZ-Steuer für LKW im Rahmen der Revisionsverhandlungen zu der EU-Richtlinie über die Gebühren für schwere Nutzfahrzeuge.

Der Großteil des Aufkommens aus der Ökosteuer ist der Bevölkerung und der Wirtschaft durch eine Senkung der Sozialversicherungsbeiträge zurückzugeben. Ein geringerer Teil ist für Förderprogramme der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn, Bus und Binnenschiff zu verwenden;

2. auf nationaler Ebene erste Schritte zur Anlastung der externen Kosten vorzunehmen und dazu ein Konzept für eine ökologische Steuerreform vorzulegen.

Bonn, den 22. September 1997

Gila Altmann (Aurich)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Ulrike Höfken

Dr. Jürgen Rochlitz
Halo Saibold
Joseph Fischer (Frankfurt),
Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

