

Änderungsantrag

**der Abgeordneten Gerda Hasselfeldt, Heinz Seiffert, Dirk Fischer (Hamburg),
Georg Brunnhuber und der Fraktion der CDU/CSU**

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen SPD und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksachen 14/40, 14/408, 14/440 –**

Entwurf eines Gesetzes zum Einstieg in die ökologische Steuerreform

Der Bundestag wolle beschließen:

1. In Artikel 1 § 2 des Gesetzentwurfs wird nach Nummer 5 folgende Nummer 6 angefügt:
 - „6. Der öffentliche Personennahverkehr und die Deutsche Bahn AG werden dem produzierenden Gewerbe im Sinne der Nummer 3 gleichgestellt.“
2. Artikel 2 Nr. 6 wird wie folgt geändert:
 - a) Buchstabe a Nr. 5 wird wie folgt gefaßt:
 - „5. für Benzin nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie für Gasöl nach § 2 Abs. 1 Nr. 4 sowie für Schweröle nach § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 sowie für Erdgase, Flüssiggase und andere gasförmige Kohlenwasserstoffe, die nachweislich nach den ab dem 1. April 1999 geltenden Steuersätzen des § 3 versteuert worden sind oder für die am 1. April 1999 eine Nachsteuer nach § 35 entstanden ist und die
 - a) unverändert
 - b) unverändert
 - c) von Verkehrsbetrieben nach § 2 Nr. 6 des Stromsteuergesetzesverwendet worden sind.“

b) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

In Absatz 3 wird nach Nummer 5.3 eine neue Nummer 6 eingefügt:

„6. für 1000 l Benzin nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie für 1000 l Gasöl nach § 2 Abs. 1 Nr. 4, die von Verkehrsbetrieben nach § 2 Nr. 6 des Stromsteuergesetzes verwendet worden sind 48,00 DM.“

Bonn, den 2. März 1999

Gerda Hasselfeldt

Heinz Seiffert

Dirk Fischer (Hamburg)

Georg Brunnhuber

Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Begründung

Die Busse und Bahnen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bewältigen mit ihrer jährlichen Beförderungsleistung von 9,3 Milliarden Fahrgästen einen wesentlichen Teil der nachgefragten Transportkapazität in Deutschland. Der ÖPNV fängt insbesondere in Ballungsräumen die massierte Transportnachfrage von Berufspendlern auf und entlastet damit wesentlich den Verkehrsträger Straße. Er stellt auch durch die Anbindung und Einbeziehung ländlicher Räume einen wichtigen Faktor für die regionalwirtschaftliche Entwicklung dar. Die Deutsche Bahn AG erbringt einen wesentlichen Teil der Transportleistungen in Deutschland und entlastet damit in angemessener Weise den Straßengüterverkehr.

Die Umweltverträglichkeit des ÖPNV und der Bahn gegenüber dem Individualverkehr ist unbestritten, ihre Förderung erklärtes Ziel aller gesellschaftlich relevanten Gruppierungen, auch der Bundesregierung.

Dem Anliegen einer Förderung des ÖPNV und der Bahn wird der vorliegende Gesetzentwurf in keiner Weise gerecht. Er führt im Gegenteil zu einer weiteren Belastung dieser Verkehrssegmente.

Die Unternehmen des ÖPNV und der Bahn unterliegen einem zunehmenden Wettbewerb sowohl durch die Liberalisierung des europäischen Ordnungsrahmens für den ÖPNV als auch durch die alarmierende Situation öffentlicher Haushalte und damit einem Kostendruck, der das Abfangen von zusätzlichen Mehrbelastungen ihrer Budgets in Millionenhöhe ausschließt. Die im Vergleich vorgesehene Ausgabenminderung bei den Rentenversicherungsbeiträgen um 0,4 Prozentpunkte reicht zur Kompensation der Mehrbelastung nicht annähernd aus.

Mehrkosten, die der Gesetzentwurf verursacht, werden folglich auf die Nutzer des ÖPNV und der Bahn abgewälzt werden, das Leistungsangebot wird in seinem Umfang bedroht sein. Dies trifft gerade die Menschen, die vom ÖPNV vorrangig abhängig sind. Hierzu zählen insbesondere Frauen, ältere Menschen, Arbeitslose, Behinderte und Arbeitnehmer. Dem ÖPNV und der Bahn drohen letztlich ein weiterer Attraktivitätsverlust und damit ein Kundenverlust.