

Antrag

Wolfgang Drexler u.a. SPD

vom 07.08.1996

Drs 12/292

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

ÖPNV- und Ortsumgehungs-Finanzierung durch Mineralölsteuer-Erhöhung?

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. ob sie die von Herrn Umwelt- und Verkehrsminister Schaufler in einem Presse-Gespräch geäußerte Auffassung teilt, die Anhebung der Benzinpreise könne als ein umweltpolitisches Regulativ überlegt werden und an einer Benzinpreiserhöhung um 10 Pfennig pro Liter werde keiner eingehen ;
2. welche Berechnungsparameter bzw. -methoden der Aussage des Herrn Ministers zugrunde liegen, eine solche 10-Pfennig-Erhöhung erbringe einen Jahresmehrertrag von acht bis zehn Milliarden Mark;
3. ob als Konsequenz aus solchen Einschätzungen des Herrn Umwelt- und Verkehrsministers damit zu rechnen ist, daß die Landesregierung eine entsprechende Initiative beim Bundesrat beschließt;
4. wie sie die Selbstbewertung des Herrn Ministers und seiner Politik beurteilt, der davon ausgeht, daß es in der Verkehrspolitik der vergangenen Jahre Fehlentwicklungen gegeben habe, die nun mühsam korrigiert werden müßten;
5. welche konkreten Konsequenzen sie aus diesem Fazit für ihre künftige Umwelt- und Verkehrspolitik zu ziehen gedenkt.

06. 08. 96

Drexler, Göschel, Dr. Caroli, Brechtken, Schmiedel, Staiger SPD

Begründung

Umwelt- und Verkehrsminister Schaufler hat in einem dpa-Gespräch am 31. Juli 1996 ein bemerkenswertes, weil überaus offenherziges und in dieser Weise selten gehörtes Resümee seiner politischen Arbeit als Verkehrsminister gezogen: es habe Fehlentwicklungen in der Verkehrspolitik gegeben, man sei mit vielem nicht fertig geworden, man sei überrascht worden von einer totalen Automobilität. Die Frage ist, wie diese wirklichkeitsnahe Einschätzung und die daraus abgeleiteten Konsequenzen eingebettet sind in ein umwelt-, verkehrs- und steuerpolitisches Gesamtkonzept der Landesregierung, das die Steuer- und Abgabenlast für die Bürger nicht noch weiter erhöht.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 3. September 1996 Nr. 22 0406.2/2 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Zu 1.:

Die Landesregierung hält an den Aussagen des im Juli 1995 von der damaligen CDU/SPD-Landesregierung beschlossenen und an dem Zeithorizont des bis zum Jahr 2010 ausgerichteten Generalverkehrsplans zur sachgerechten Verkehrsfinanzierung weiterhin fest. Im Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 heißt es auf S. 31: Sachgerechte Finanzierung des Verkehrs heißt vor allem, daß sich das Abgaben- und Gebührensystem stärker als bisher an der tatsächlichen Nutzung der Verkehrsinfrastruktur, den erzielbaren Vorteilen für die einzelnen Verkehrsteilnehmer und der Be- und Entlastung der Umwelt orientieren muß. Die Einnahmen aus dem Verkehr sollen wieder in den Verkehrssektor zurückfließen. Sie sollen die notwendigen Kosten für die Verkehrsinfrastruktur und die erforderlichen Maßnahmen zum Umweltschutz im Verkehr decken. Die Verkehrsteilnehmer sollen nur dann mit zusätzlichen Kosten belastet werden, wenn ihnen dadurch Vorteile in Form besserer Verkehrsverhältnisse entstehen oder eine geringere Umweltbelastung des Verkehrs.

Bekanntlich sind die realen Aufwendungen der privaten Haushalte für Kraftstoffe seit Jahren deutlich zurückgegangen: Im Jahr 1981 hatte ein Arbeitnehmerhaushalt mit mittlerem Einkommen in den alten Bundesländern noch 3,7 %, im Jahr 1994 nunmehr 2,8 % seines ausgabenfähigen Einkommens für Kraftstoffe aufzuwenden (Verkehr in Zahlen 1995, S. 270 f.). Soweit unter Abwägung aller widerstreitenden Argumente auf Bundesebene die Entscheidung für eine begrenzte, maßvolle Erhöhung der Mineralölsteuer zu Verkehrszwecken getroffen werden würde, würde dies die privaten Haushaltseinkommen nicht in sozial unerträglicher Weise schmälern. Eine drastische Verteuerung, die das Ziel verfolgt, die Verkehrsnachfrage einzudämmen, hätte allerdings wie in der Meldung zum dpa-Gespräch vom 31. Juli 1996 zutreffend wiedergegeben wurde unerwünschte wirtschaftliche und sozial-politische Auswirkungen.

Zu 2.:

Im Jahr 1994 sind in der Bundesrepublik Deutschland allein im Straßenverkehr rund 65 Milliarden Liter Kraftstoffe verbraucht worden (Verkehr in Zahlen 1995, S. 342). Daraus läßt sich ein Potential von etwa 700 Millionen DM zusätzlicher Einnahmen des Bundes pro Pfennig Mineralölsteuererhöhung ableiten.

Zu 3.:

Die Landesregierung plant hierzu keine Bundesratsinitiative.

Im übrigen wird auf die Beschlußlagen der Verkehrsministerkonferenz und der Umweltministerkonferenz hingewiesen, die sich übereinstimmend dafür ausgesprochen haben, mittelfristig eine zweckgebundene Erhöhung der Mineralölsteuer zugunsten des ÖPNV anzustreben (VMK-Beschluß vom 16./17. November 1995, UMK-Beschluß vom 12./13. Juni 1996).

Zu 4. und 5.:

Die im dpa-Gespräch angesprochenen Fehlentwicklungen reichen in die 70er Jahre zurück, als die damaligen Bundesregierungen mit dem starken Ausbau des Straßennetzes (Leber-Plan), der Propagierung der Massenmotorisierung und einer Vernachlässigung der Deutschen Bundesbahn die wesentlichen Weichenstellungen für einen sich dramatisch ausweitenden Individualverkehr und für einen Bedeutungsverlust umweltfreundlicher Verkehrsmittel vornahmen. Hinzu kam, daß die Raumordnungs- und Siedlungspolitik auf allen politischen Ebenen in der Praxis zu wenig auf die verkehrlichen Wirkungen Rücksicht nahm. Eine vorausschauende Verkehrspolitik des Bundes hätte schon damals die Risiken dieser Entwicklung realistischer einschätzen und eine ganzheitliche integrierte Verkehrspolitik unter angemessener Berücksichtigung aller Verkehrsträger betreiben müssen.

Die Verkehrspolitik der letzten Dekade in Bund und Land war davon geprägt, mühsam Schritt für Schritt die langfristig eingetretenen Fehlentwicklungen der Vergangenheit zu korrigieren:

- 1984 machte sich in der Bahnpolitik eine neue Qualität bemerkbar, als die Bundesregierung beschloß, nach dem Vorbild Frankreichs die Entwicklung eines deutschen Hochgeschwindigkeitszuges in die Wege zu leiten.

- Die Bundesverkehrswegepläne 1985 und 1992 führten die in der Zeit davor herbeigeführte systematische Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs sukzessive zurück und wiesen der Eisenbahn wachsende Investitionsanteile gegenüber dem Straßenbau zu.

- Die Investitionsspielräume für den ÖPNV, die Mitte der 70er Jahre verringert und in der Folgezeit eingefroren worden waren, wurden systematisch erweitert. Auf Betreiben Baden-Württembergs wurden die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Jahr 1992 nahezu verdoppelt. Das Land entschied, nahezu zwei Drittel dieser Mittel für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung zu stellen. Heute stehen in Baden-Württemberg dreimal so viel Investitionsmittel für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung wie Ende der 80er Jahre.

- Mit der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs wurden nach mehrjähriger Vorbereitung im Jahr 1993 die strukturellen Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Gesundung des Schienenverkehrs in Deutschland geschaffen.

- Die Bildung eines eigenständigen Verkehrsministeriums in Baden-Württemberg Anfang 1991 führte im Land zu einer deutlichen Aufwertung der Rolle der Verkehrspolitik. Damit wurde vor allem auch eine veränderte Akzentsetzung in Richtung einer integrierten Verkehrspolitik vollzogen. Dieses Verständnis von Verkehrspolitik prägt den 1995 beschlossenen neuen Generalverkehrsplan des Landes.

Der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 1995 ist auch in Zukunft Richtschnur für die Verkehrspolitik der Landesregierung. Dabei wird das neugebildete Ministerium für Umwelt und Verkehr einen besonderen Akzent darauf legen, die politischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die im Generalverkehrsplan gesetzten umweltpolitischen Ziele auf dem Gebiet des Verkehrs soweit wie möglich erreicht werden. Der Maßnahmenplan des Generalverkehrsplans, der seinen Ausdruck in 11 Fachkonzepten gefunden hat, wird konsequent umgesetzt werden.

Schaufler

Minister für Umwelt und Verkehr