

■ International

## Umweltverträgliche Verkehrsträger erforderlich

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 46 (Artikel-Nr: 10000837)

Michael Cramer, MdEP

Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Grüne/EFA im Europäischen Parlament

### Bemerkenswerte Stellungnahme des Deutschen Bundesrates zu einem Papier der EU-Kommission

Wer Bahn fährt, der tut etwas für die Umwelt. Wer fliegt, der tut meistens vor allem etwas für seinen Geldbeutel. Wer zum Weltklimagipfel nach Kopenhagen mit der Bahn fuhr, brauchte nicht nur viel Zeit, sondern auch viel Geld. Denn der Staat langt beim umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn ordentlich zu: Mehrwertsteuer auf Tickets, Abgaben auf Diesel und Strom - nicht zuletzt auch für den in Kyoto vereinbarten Emissionshandel. Kosten, die den Fahrpreis allein durch die Mehrwertsteuer in Deutschland um 19 Prozent erhöhen. Wer fliegt, kann das häufig zu Taxi-Preisen tun. Denn bei internationalen Flugtickets verzichtet der Staat großzügig auf die Mehrwertsteuer, Kerosin ist steuerfrei und vom Emissionshandel sind die Airlines ausgenommen. Die Branche also, die als Klimakiller Nummer eins gilt, weil die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Luft drei- bis viermal so schädlich sind wie auf dem Boden, wird finanzpolitisch gestützt, während die Bahntickets belastet werden.

Verkehr in Europa ist zu billig, nur der umweltfreundliche ist zu teuer. Bahnen, Umweltverbände und auch wir Grünen kritisieren diesen Zustand seit Jahren. Inzwischen hat diese Position einen weiteren und durchaus mächtigen Fürsprecher: den Deutschen Bundesrat. So heißt es in einem am 18. September 2009 vom Bundesrat einstimmig gefassten Beschluss (Bundesrats-Drucksache 603/09), die politischen Rahmenbedingungen führten zu »einer Benachteiligung der Eisenbahn - dem umweltverträglichsten Verkehrsmittel« und würden »damit dem Ziel der Minderung von CO<sub>2</sub>-Emissionen entgegenwirken«.

Konkret heißt es da: »Regulierungen wie die ab 2013 umzusetzende hundertprozentige Auktionierung der Emissionszertifikate des Bahnstroms und eine auf 15 Prozent beschränkte Auktionierung der Luftverkehrsemissionen (Klimapaket der EU) sowie die unveränderte energiesteuerliche Befreiung des Luft- und Schiffsverkehrs stellen eine Ungleichbehandlung dar, die zu weiteren Verwerfungen im Verkehrssektor mit ungewollten Konsequenzen führen kann«.

Die Länderkammer will, dass die EU-Kommission »Maßnahmen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt vorschlägt«. Und das zu Recht, denn der Verkehr in der EU ist für ein Drittel aller CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. Seit 1990 sind sie um 35 Prozent gestiegen, während sie zum Beispiel in der Industrie und bei der Gebäudesanierung um 10 Prozent gesunken sind. Der Verkehr frisst also doppelt und dreifach auf, was in anderen Sektoren mit Milliarden-Summen unserer Steuergelder erreicht wurde. Dass der Schadstoffausstoß im Verkehr steigt, liegt vor allem am hoch subventionierten Straßen- und Flugverkehr. Letzterer hat seit 1990 seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß sogar verdoppelt.

Während in der EU für alle Züge und auf jedem Schienenkilometer eine in der Höhe nahezu unbegrenzte Maut erhoben werden muss, ist die Straßenmaut eine freiwillige



Die massive Benachteiligung der Eisenbahn bei der Besteuerung trägt dazu bei, dass in der EU nur 17 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert werden, während es in den USA 40 Prozent sind. Im Bild ein Güterzug auf dem Berliner Außenring. (Foto: Christian Schultz)

Angelegenheit der EU-Mitgliedstaaten. Zudem wird sie nur auf bestimmten Strecken, vornehmlich Autobahnen, erhoben, ist in der Höhe gedeckelt und zudem auf große Lkw ab 12 Tonnen begrenzt. Das Ergebnis dieser Rahmenbedingungen ist deutlich sichtbar: In der EU werden nur 17 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert - im Highwayland USA sind es 40 Prozent.

Diese unfairen Rahmenbedingungen zugunsten der Klimakiller sind der Hintergrund, auf dem der Bundesrat jetzt in Richtung EU-Kommission klarstellte, dass es »zur umweltverträglicheren Ausgestaltung des Verkehrssektors (...) eines fairen Wettbewerbs« bedarf. Mahnende Worte an den neuen Verkehrskommissar Sim Kallas und an die alte EU-Kommission, die sich immer mehr vom ökologischen Umbau des Verkehrssektors verabschiedet hatte.

Jüngstes Beispiel ist die Kommissions- Mitteilung »Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr«, auf die der Bundesrat mit seiner Stellungnahme vom 18. September 2009 reagiert hat. In der Mitteilung wird nämlich auf ein konkretes Reduktionsziel der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 verzichtet. Eine Zurückhaltung, die die EU in keinem anderen Sektor an den Tag legt! Der Bundesrat hat erfreulicherweise auch hier »ein ambitioniertes Minderungsziel für die verkehrsbedingten Klimagasemissionen« gefordert und hält »minus 20 Prozent bis zum Jahr 2020« für sachgerecht.

Für den neuen Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) haben die deutschen Länder mit ihrem mutigen Entschluss einen klaren Leitfaden vorgeben. Der Konsens, der hier durch die Landesregierungen von CSU bis Linkspartei ausgedrückt ist, könnte ihm bei der Durchsetzung von flächendeckender Lkw-Maut oder einer EU-weiten Kerosinssteuer den Rücken stärken. Voraussetzung dafür ist aber, dass der neue Verkehrsminister seine neue Aufgabe weniger in der Beschleunigung des bayerischen Autobahnbaus sieht, als im Beitrag zur Bewahrung der Schöpfung.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000837>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten