

VCD Diskussion

**Stellungnahme des
Wissenschaftlichen Beirats
des VCD zur
Weiterführung der
"Ökosteuer" und zur
Verkehrspolitik**



VCD Diskussion

Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats des VCD zur Weiterführung der „Ökosteuer“ und zur Verkehrspolitik

November 2001

Herausgeber

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.

Bundesverband

Eifelstraße 2, 53119 Bonn

Fon 02 28 / 985 85-0

Fax 02 28 / 985 85-10

E-Mail mail@vcd.org

Internet www.vcd.org

Berliner Büro

Novalisstraße 10, 10115 Berlin

Fon 030 / 280 4711-0

Fax 030 / 280 4711-7

E-Mail berlin-buero@vcd.org

Bearbeitung und Redaktion

Uwe Lütge

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

© VCD e. V. 11/2001

Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats des VCD zur Weiterführung der „Ökosteuer“ und zur Verkehrspolitik

Die von der rot-grünen Bundesregierung eingeleitete "ökologisch-soziale Steuerreform", die stufenförmig steigende Abgaben auf den Verbrauch nicht erneuerbarer Energien in den Jahren 2000 bis 2003 bei gleichzeitiger Abgabentlastung von Arbeitseinkommen vorsieht, ist zeitweilig heftig kritisiert worden. Einerseits wurde behauptet, die "Ökosteuer" habe gar keine ökologische Wirkung, andererseits wurde sie verdächtigt, über einen Anstieg der Kraftstoffpreise die Wirtschaftsentwicklung zu hemmen.

Tatsächlich ist die Preiselastizität eines Konsumguts kaum wissenschaftlich gründlicher untersucht worden als die von Benzin und Autodiesel (z.B. Ifo, DIW, Umweltbundesamt). Danach führt ein Anstieg des Benzinpreises von z.B. 10% zu einer durchschnittlichen Abnahme des Spritverbrauchs (gegenüber dem Trend) von ca. 3%, längerfristig von rund 4%. So ist denn auch der Spritverbrauch infolge der Preissteigerungen, an denen die "Ökosteuer" allerdings nur einen kleinen Anteil hatte, tatsächlich im vergangenen Jahr um 4% und im ersten Halbjahr 2001 um rund 6% (Benzin 8%, Diesel 2%) jeweils gegenüber dem Vorjahr gesunken. Die "Ökosteuer" hat also einen rationelleren Energieeinsatz mitbewirkt und damit einen Schritt zur Erreichung des Klimaschutzziels geleistet.

Die "Ökosteuer" ist darüber hinaus gesellschaftlich außerordentlich nützlich, da die zusätzlichen Steuereinnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten eingesetzt werden. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen.

Sowohl aus ökologischen als auch aus beschäftigungspolitischen Gründen ist also anzuraten, die "Ökosteuer" fortzuführen und weiterzuentwickeln (Ausnahmeregelungen zu streichen u.a.), zumal sich größere Effekte nicht sofort sondern eher mittelfristig einstellen. Zu der Mittel- und Langfristigkeit der allmählichen, schrittweisen Verteuerung von Ressourcenverbrauch und im Gegenzug der Entlastung der Arbeit von Abgaben liegt der Kern jeder ökologisch-sozialen Modernisierung begründet. Ein solches Reformvorhaben ist eher auf ein Jahrzehnt als auf eine Legislaturperiode anzulegen, um größere nachhaltige Effekte zu erzielen. Eine klare Richtungsentscheidung zu weiteren Schritten über 2003 hinaus würde zudem die Entwicklung technischer, gesellschaftlich-organisatorischer und städtebaulicher Innovationen unterstützen.

Die Ökosteuer ist auch verteilungs- und verkehrspolitisch positiv zu bewerten. Wer rationeller mit Energie umgeht, kann Mehrkosten vermeiden oder begrenzen und profitiert von der Senkung der Arbeitsabgaben. Ferner stellt die "Ökosteuer" mehr Chancengleichheit zwischen Straßen- und Schienentransport her. Motorisierter Individualverkehr belastet Umwelt und Gesellschaft x-fach stärker als Bahnverkehr durch Schadstoffe, Lärm, Flächenverbrauch, Unfälle u.a. Der Kfz-Verkehr beeinträchtigt gravierend den Lebensraum in Dorf und Stadt und hat immense Auswirkungen auf die gesamte Stadt- und Siedlungsstruktur mit der Folge räumlicher Zersplitterung und ständiger Verschlechterung der Wettbewerbsbedingungen für Bahn-, Bus-, Fahrrad- und Fußverkehr. Diese gravierenden Nebenwirkungen des oft nicht geeigneten Verkehrsmittels, die auf die Allgemeinheit abgewälzt werden, rechtfertigen auch aus Gründen von Kostenwahrheit und verursachergerechter Anlastung die Anhebung der Mineralölsteuer.

Die "Ökosteuer" kann aber nur einen einzelnen Baustein einer nachhaltigen Verkehrspolitik darstellen. Die Infrastrukturpolitik z.B. muss stärker den Nachholbedarf der Schiene insbesondere im Nah- und Regionalverkehr berücksichtigen. Auch die indirekten Wirkungen durch raumrelevante Abgaben und Förderinstrumente, z.B. in der Wohnungs-, Struktur- und Bodenpolitik auf den Verkehr, müssen einbezogen werden.

Die geplante Einführung einer streckenbezogenen Benutzungsgebühr für LKW auf Autobahnen ist in diesem Zusammenhang zu begrüßen. Aber wichtig ist die Einbeziehung auch des nachgeordneten Straßennetzes in einem zweiten Reformschritt, wie in der Schweiz z.B. bereits realisiert. Hier bietet es sich an, die Einnahmen vermehrt für den ökologischen Umbau des Verkehrssystems einzusetzen. Autobahn-Neubau weiter wie bisher zu betreiben oder sogar zu verstärken, ist dagegen ein ungeeignetes Mittel, Stau auf den Straßen zu verringern und würde uns weiter vom Ziel eines nachhaltigen Verkehrs entfernen.

Förderinstrumente wie beispielsweise die "Eigenheimzulage" in der Wohnungspolitik dienen in der derzeitigen Ausgestaltung nicht dem Ziel einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung. Statt stärkere Anreize zu geben, die Innenentwicklung der Städte zu fördern, da innerorts erhebliche Siedlungsflächen brachliegen und z.T. viele Wohnungen leer stehen, wird das Ausufern der Siedlungsflächen ungeschmälert gefördert und damit weiterhin Verkehrswachstum verursacht. Stattdessen sollte die Wohnungseigentumsförderung unverzüglich dahin geändert werden, dass Eigentumsbildung im Bestand und auf innerstädtischen Siedlungs- und Verkehrsbrachen stärker gefördert wird als Neubau an der Peripherie, in der Landschaft oder auf bisherigen Grünflächen.

Auch die anstehende Reform der Grundsteuer bietet eine Chance zur Strukturreform, die eine verstärkte Innenentwicklung der Städte und Gemeinden unterstützen und damit Verkehr vermeiden kann, nämlich durch Ablösung der bisherigen Einheitswertbesteuerung. Dies kann durch eine kombinierte Bodenwert- und Bodenflächensteuer erreicht werden, die dazu anreizen würde, Siedlungsbrachflächen schneller dem Bodenmarkt wieder zuzuführen und generell sparsamer mit Bodenflächen umzugehen