

Fremde Federn: Michael Cramer

Steuerliche Benachteiligung des Guten

Wer Bahn fährt, tut etwas für die Umwelt. Wer fliegt, tut meist vor allem etwas für seinen Geldbeutel. Wer in Deutschland oder in Europa mit der Bahn fährt, braucht nicht nur viel Zeit, sondern auch viel Geld. Denn außer dem Unternehmen selbst langt beim umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn auch der Staat ordentlich zu: Mehrwertsteuer auf Fahrkarten, aber auch Abgaben auf Diesel und Strom – nicht zuletzt auch für den in Kyoto vereinbarten Emissionshandel. Der Fahrpreis der Bahn selbst könnte allerdings auch niedriger sein, wenn die Betriebsstoffe nicht mit Steuern belegt würden. Wer hingegen fliegt, kann das häufig zu Preisen tun, als ginge es um eine Taxifahrt am Wohnort. Denn bei internationalen Flugtickets verzichtet der Staat auf die Mehrwertsteuer, Kerosin ist steuerfrei, und vom Emissionshandel sind die Luftfahrtgesellschaften ausgenommen. Die Branche also, die als Klimakiller Nummer eins gilt, weil die CO₂-Emissionen in der Luft dreibis viermal so schädlich sind wie am Boden, wird finanzpolitisch gestützt, während die Bahnfahrkarten belastet werden.

Verkehr in Europa ist zu billig, nur der umweltfreundliche ist zu teuer. Bah-

nen, Umweltverbände und auch die Grünen kritisieren dies seit Jahren.

Seit September hat diese Position einen weiteren Fürsprecher: den Deutschen Bundesrat. Damals beschloss er einstimmig, dass die politischen Rahmenbedingungen zu „einer Benachteiligung der Eisenbahn – dem umweltverträglichsten Verkehrsmittel“ führten, und „wirkte damit dem Ziel der Minderung von CO₂-Emissionen entgegen“. Weiter heißt es: „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 Kommission ... Maßnahmen zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt vorschlägt“. Damit hat der Bundesrat recht, denn der Verkehr in der EU ist für ein Drittel aller CO₂-Emissionen verantwortlich. Seit 1990 sind sie hier um 35 Prozent gestiegen, während sie in der Industrie

und – dank der Sanierungen – bei Gebäuden um 10 Prozent gesunken sind. Der Verkehr frisst also doppelt und dreifach das auf, was auf anderen Feldern mit Milliardenaufwendungen aus Steuermitteln gewonnen wurde. Dass der Schadstoffausstoß im Verkehr steigt, liegt vor allem am Straßen- und Flugverkehr, der allerdings hoch subventioniert wird. Der Flugverkehr hat seit 1990 seinen CO₂-Ausstoß sogar verdoppelt.

Während in der EU für alle Züge und auf jedem Schienenkilometer ein Aufschlag erhoben werden muss, der wie eine in der Höhe nahezu unbegrenzte Maut wirkt, ist die Straßenmaut in das Belieben jedes EU-Mitgliedstaates gestellt. Sie ist in der Höhe gedeckelt, wird etwa in Deutschland nur auf Autobahnen erhoben und zudem auf große Lasten von 12 Tonnen an begrenzt. Das Ergebnis dieser Rahmenbedingungen ist deutlich: In der EU werden nur 17 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert – im Highwayland Vereinigte Staaten sind es 40 Prozent.

Die unfairen Rahmenbedingungen zugunsten der Klimakiller sind der Grund, auf dem der Bundesrat jetzt mit Blick auf die EU-Kommission klarstellt, dass es „zur umweltverträglichen Ausgestaltung des Verkehrssektors ... eines fai-

ren Wettbewerbs“ bedarf. Mahnende Worte an den designierten Verkehrskommissar Siim Kallas und an die alte EU-Kommission, die sich immer mehr vom ökologischen Umbau des Verkehrssektors verabschiedet hatte. Jüngstes Beispiel war die Kommissions-Mitteilung über „eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“, in der auf ein beziffertes Reduktionsziel der CO₂-Emissionen bis 2020 verzichtet wurde. Der Bundesrat hat erfreulicherweise auch hier ein „ambitioniertes Ziel“ gefordert und hält „minus 20 Prozent bis zum Jahr 2020“ für sachgerecht.

Dem Bundesverkehrsminister Ramsauer (CSU) haben die deutschen Länder mit ihrem Entschluss einen Leitfaden gegeben. Der Konsens, den die Landesregierungen unter Einschluss aller Regierungsparteien von der CSU bis zur Linkspartei ausgedrückt haben, könnte ihm beim Kampf zur Durchsetzung einer flächendeckenden Lkw-Maut oder einer EU-weiten Kerosinsteuer den Rücken stärken. Voraussetzung dafür ist aber, dass Ramsauer seine Aufgabe darin erkennt, die Schöpfung langfristig zu bewahren.

Der Verfasser ist Mitglied des Europäischen Parlaments und dort verkehrspolitischer Sprecher der Grünen.