

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse

(A)

(C)

Ich rufe nun den Zusatzpunkt 1 auf:

Aktuelle Stunde

auf Verlangen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Pläne der EU-Kommission zur stärkeren Besteuerung von Dieselmotoren

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner dem Kollegen Norbert Schindler für die CDU/CSU-Fraktion das Wort. Bitte schön. (D)

(B)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Norbert Schindler (CDU/CSU):

Herr Präsident! Verehrte Gäste auf den Tribünen! Meine Damen und Herren hier im Plenarsaal! Warum reden wir über dieses Thema? Es ist wichtig, das deutsche Volk darüber aufzuklären,

(Dr. Barbara Höll [DIE LINKE]:
Die Bevölkerung!)

was uns in den nächsten zwölf Jahren bei der Umstellung von Energiesteuern ins Haus steht.

Zur Sachlage: 2004 hat die Europäische Union begonnen, sich dem Thema zu widmen. Das war ein Auftrag, von allen gewollt. Die Deutschen waren mit der Ökosteuer schon einige Jahre früher dabei. Unter anderem wegen der Ökosteuer, die übrigens nicht die Union eingeführt hat – sie ist mit Mehrheit eingeführt worden –, haben wir hohe Treibstoffsteuersätze.

Jetzt versucht die Europäische Union, die Steuersätze in einem bestimmten Zeitraum anzugleichen; besteuert werden soll nicht mehr nach der Menge, sondern nach dem Energiegehalt.

(Zuruf vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:
Gute Idee!)

So weit, so gut.

Norbert Schindler

- (A) Wir haben gemeinsam mit Großbritannien mit Abstand die höchste Besteuerung in diesem Bereich: Bei Diesel sind es 47 Cent, bei Benzin circa 65 Cent. Wenn der europäische Durchschnitt bei Diesel derzeit bei 33 Cent liegt, hätte eine Harmonisierung des Steuersatzes erst langfristig eine Steuererhöhung zur Folge. Wir haben noch drei Legislaturperioden Zeit. Deswegen verstehe ich manchmal die Aufregung nicht, wie sie in den Zeitungen nachzulesen ist. Man muss sich nur die Ziele anschauen. Dass Deutschland nur vor dem Hintergrund des Einstimmigkeitsprinzips der Europäischen Union zustimmt, ist für uns so sicher wie das Amen in der Kirche.

(Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Dann können wir uns das heute schenken!)

Natürlich wollen wir auf lange Sicht eine Steuerharmonisierung, aber nicht zulasten des deutschen Autofahrers, der schon genug zahlt. Bei der momentanen Belastung hat er absolut die Schnauze voll; so muss man das einmal sagen.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Deswegen soll man mit Gemach und einer gewissen Gelassenheit an die Ziele herangehen, die wir letztendlich alle erreichen wollen. Da noch viele Kolleginnen und Kollegen zu diesem Punkt reden werden, will ich nur darauf hinweisen, was Deutschland derzeit umzusetzen versucht, um den CO₂-Ausstoß zu senken.

- (B) Ich wundere mich und bin erstaunt, dass Matthias Wissmann, unser oberster Autobauer, darauf hinweist, dass die Premiumklasse unter den Dieselfahrzeugen vielleicht betroffen wäre. 2008 – Gabriel war noch Umweltminister – stand man, ebenfalls beim Autogipfel, vor der Frage: Können wir angesichts der Premiumklasse, die besonders wichtig für unsere Arbeitsplätze und unseren Export ist, beim CO₂-Ausstoß die europäische Durchschnittszahl von 120 erreichen? Nein, das können wir in Deutschland nicht, deswegen die Kombination mit Biokraftstoffen. B7 wurde eingeführt, und kein Hahn auf einem Misthaufen hat sich deswegen aufgeregt; alle Treibstoffe waren absolut motorenverträglich. Auch die Einführung von E5 hat niemand zur Kenntnis genommen; man ging zur Tagesordnung über. Aber die Einführung von E10 hat in Deutschland Furcht ausgelöst. Obwohl 99 Prozent aller in Deutschland hergestellten Autos absolut E10-verträglich sind, reden alle vom Untergang des Abendlandes. Typisch deutsch: Mein heiliges Blechle ist vielleicht davon betroffen.

Ich habe hier eine Untersuchung vom TÜV Rheinland. Die DEKRA in Norddeutschland bestätigt die Untersuchungen zum tatsächlichen Verbrauch von E10. Er ist geringer im Vergleich zu E0 oder E5, und die Leistung von E10 ist noch besser, weil der ETBE-Anteil in diesem Sprit die Intelligenz der Motoren besser ausreizt und nutzt. So sagen mir das Techniker.

Deswegen sollte man das mit Gelassenheit angehen. Ich sage hier im Parlament offen: Ich erwarte in den nächsten Tagen und Wochen auch eine Aufklärungskam-

- pagne der Automobilhersteller, denn wegen ihnen wurde das überhaupt eingeführt. (C)

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die Mineralölverbände haben kläglich versagt. Sie waren nicht bereit, die 8 Millionen Prospekte, die im Umweltministerium gedruckt worden sind, an den Tankstellen so zu verteilen, wie es im Nachhinein auf dem Benzingipfel verabredet worden ist. Auch die Garantieerklärung der Autohersteller, das, was man mit ihnen in Brüssel 2008 zum Wohle des deutschen Wirtschaftsstandortes vereinbart hat, ist nicht eingehalten worden. Jetzt kommt Herr Matthias Wissmann! Ich hätte mir gewünscht, er hätte vor fünf oder sechs Wochen eine Aufklärungskampagne gemacht, um den Einsatz von nachwachsenden Rohstoffen im Treibstoffbereich zur Erreichung der Umweltziele vernünftig zu erklären. Nein, das wird ausschließlich der Politik zugeschoben, und der Umweltminister wird auch noch vorgeführt. Das war schon ein sehr starkes Stück.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Herr Präsident, Sie gestatten mir noch einen Satz dazu. Wenn die Kirchen Gutmenschenpolitik in den Entwicklungsländern machen wollen, sollen sie sich Brasilien anschauen: Dort gibt es 240 Millionen Hektar landwirtschaftliche Nutzfläche, wobei kein Regenwald betroffen ist. 6 Millionen Hektar werden zur Ethanol-erzeugung genutzt. Wenn es nur 3 Millionen Hektar mehr wären, könnte Brasilien den gesamten lateinamerikanischen Kontinent mit Benzinersatz versorgen. Im eigenen Land ist das heute schon der Fall. Aber wir regen uns in Deutschland über einen Ethanolanteil von 5 oder 10 Prozent auf. (D)

Wenn wir über die Steuerharmonisierung in der Europäischen Gemeinschaft reden, dann müssen wir über die langfristigen Klimaschutzziele wie die Verminderung des CO₂-Ausstosses nachdenken. Für das Erreichen dieser Ziele müssen wir alle in Deutschland etwas tun, auch wenn es wie im Moment mühevoll ist.

Die Debatte über Atomausstieg und Ersatztechnologien auf Basis von Gas wird uns im nächsten Vierteljahr oder noch länger begleiten. Auch da wird einiges von Deutschland abverlangt. Aber wenn wir erfolgreich sein wollen, müssen wir auch kerzengerade zu diesen Zielen stehen. Das gilt auch für die Industrie, die daraus einen großen Profit ziehen wird. Ich nenne da Herrn Wissmann von der Automobilindustrie und Herrn Picard von der Mineralölindustrie, die nach außen verbindlich wirken, aber intern Steine in den Weg legen.

Danke schön.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Herr Kollege, wenn ich richtig gezählt habe, waren das 17 Sätze. – Das Wort hat nun Kollege Garrelt Duin für die SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

(A) **Garrelt Duin** (SPD):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrter Herr Schindler, wenn ich das richtig sehe, hat die Koalition diese Aktuelle Stunde zum Thema Besteuerung von Dieselmotoren und nicht zum Thema E10 beantragt.

(Norbert Schindler [CDU/CSU]: Das gehört zusammen!)

– Das sind zwei doch deutlich unterschiedliche Themen.

Ich will auf das eigentliche Thema, nämlich auf den Diesel, zurückkommen. Überall konnten wir am Wochenende lesen, dass die EU den Diesel teurer machen will. Das war die Botschaft. Nach näherem Hinsehen konnte man in Erfahrung bringen, dass es innerhalb der EU-Kommission Überlegungen gibt, den Diesel um 17 Prozent teurer als Superbenzin zu machen.

Es war sehr bemerkenswert, dass am Freitag die Bundesregierung auf entsprechende Nachfrage in der Bundespressekonferenz dazu keine Meinung hatte. Ich finde, dass man sich dazu sehr schnell eine Meinung bilden kann. Man muss sich nur fragen: Soll diese Politik der Umwelt, der Industrie oder dem Verbraucher, in dem Fall dem Autofahrer, nutzen? Dann kommt man sehr schnell zu dem Ergebnis: Die Pläne für eine Verteuerung des Diesels nützen keinem der drei Genannten. Deswegen sind solche Pläne abzulehnen.

(Beifall bei der SPD)

(B) Eine höhere Dieselsteuer hilft niemandem.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Genau das ist falsch! Man müsste sich inhaltlich damit beschäftigen!)

– Dass die Grünen dafür sind, ist mir schon klar. Darauf komme ich gleich noch.

Die Pläne innerhalb der Europäischen Union zur stärkeren Besteuerung von Diesel sind ein Paradebeispiel für etwas ganz anderes. Sie sind quasi ein Lehrstück, das zeigt, dass die Bundesregierung nicht in der Lage ist, rechtzeitig, ausgestattet mit einem entsprechenden Frühwarnsystem, auf europäische Entwicklungen zu reagieren und sie zu beeinflussen.

(Beifall bei der SPD)

Das haben wir wieder einmal vor Augen geführt bekommen.

Ich nenne Ihnen ein paar Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit. Herr Burgbacher, Sie kennen sie auch; die Grünen werden sagen, dass sie anders zu bewerten sind. Bei der Steinkohlefinanzierung ist die Bundesregierung im wahrsten Sinne des Wortes nicht mit Energie in Brüssel aufgetreten. Das Thema energieintensive Industrien wurde mit Blick auf den Emissionsrechtshandel auf Brüsseler Ebene nicht kraftvoll vorangetrieben. Oder nehmen wir die wettbewerbsrechtlichen Nachteile für die deutsche Automobilindustrie durch das jüngst abgeschlossene Handelsabkommen mit Südkorea. Auch da hat sich die Bundesregierung nicht um die Belange der

heimischen Industrie gekümmert. Dieses Problem wird auch im Rahmen der Diskussion um die Besteuerung von Diesel deutlich. (C)

Die Politik in Brüssel machen zum Teil deindustrialisierte Länder. In Brüssel machen zum Teil Leute Politik, die von der Sache selbst am Ende nicht betroffen sind. Ich bin wirklich ein glühender Europäer. Aber ich weiß auch: Um gute europäische Politik zu machen, bedarf es einer starken deutschen Stimme in Europa. Diese fehlt aber in allen Feldern.

(Beifall bei der SPD)

Was wir mit Blick auf die Automobilindustrie, auf die Autofahrer und auf unsere Umwelt brauchen, ist eine Politik aus einem Guss. Wir brauchen eine Verständigung darüber, wie wir die Antriebstechnologien der Zukunft fördern wollen. Aber dieses Thema darf man nicht singular betrachten. Wir müssen uns auch fragen, wie hoch wir welchen Kraftstoff besteuern wollen. Wir müssen uns außerdem fragen: Welche Anreize wollen wir im Bereich E-Mobility geben? Wollen wir etwa Kaufanreize geben, um diesen Sektor zu fördern? Wie viel Geld wollen wir im Bereich Forschung und Entwicklung ausgeben? Wie wollen wir die Reduzierung der CO₂-Emissionen weiter vorantreiben, nicht nur bei Pkw, sondern auch bei den Nutzfahrzeugen? Welche Infrastruktur wollen wir ausbauen? Wie gehen wir mit dem Thema „Zölle und Außenhandel“ um, also mit der Frage des Wettbewerbs mit Herstellern von Automobilen aus außereuropäischen Ländern? Auch das Thema Sicherheit ist nicht zu vernachlässigen. (D)

Wir können in jedem einzelnen Feld die Regulierung vorantreiben. Aber es sind nicht die einzelnen Regulierungen, die Auswirkungen auf den Standort Deutschland haben. Es geht vielmehr um die kumulierende Wirkung der Gesetzgebung in all den Feldern, die ich gerade genannt habe. Wenn wir hier nicht handeln, kann das dazu führen, dass der deutsche Industriestandort mit der starken Automobilindustrie – wir sollten sie nicht in eine Ecke stellen, sondern froh sein, dass wir sie nach wie vor in Deutschland haben – in Schwierigkeiten gerät.

Es ist die Aufgabe einer Bundesregierung, dafür zu sorgen, dass wir endlich – im Grunde in einem Korridor von zehn Jahren – eine verlässliche Gesetzgebung auf der europäischen Ebene bekommen, bei der sich die Anliegen der Industrie und der Verbraucher, in diesem Fall der Autofahrer, aber auch die ökologischen Aspekte wiederfinden. Deswegen sage ich mit Blick auf die Bundesregierung, die am Sonntag, nach 48 Stunden, auch erkannt hat, dass das ein wichtiges Thema ist, und sich dann dazu positioniert hat: Machen Sie nicht hier in Deutschland dicke Backen! Protestieren Sie nicht in Deutschland gegen Pläne der EU, sondern machen Sie Ihre Arbeit: Seien Sie in Brüssel vor Ort und kümmern Sie sich dort um die Interessen der deutschen Autofahrer, der deutschen Industrie und der Umwelt!

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

(A) Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Volker Wissing für die FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Dr. Volker Wissing (FDP):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben schon frühzeitig darauf hingewiesen, dass die Energiepreise die Brotpreise des 21. Jahrhunderts sind. Wir haben immer auf die Kostenbelastung der Bürgerinnen und Bürger geachtet. Aber andere in diesem Hause haben es anders gesehen; es gibt Vertreter der Grünen, die hier im Hause immer der Meinung waren, dass die Energiepreise höher sein müssen, damit die Bevölkerung zum Energiesparen erzogen wird. Wir erinnern uns an Ihre Forderung, den Spritpreis auf gut 2,50 Euro, damals 5 DM, anzuheben; das ist das Ziel, das Sie verfolgen. Es war Ihnen egal, dass Energiepreise auch eine soziale Bedeutung haben; es ist Ihnen auch heute noch gleichgültig.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie wissen selbst, dass das nicht stimmt!)

Es hat das linke Parteispektrum lange nicht interessiert, dass der Zugang zu Energie auch etwas mit Teilhabe, Mobilität und Wohlstand zu tun hat. Die SPD fängt jetzt langsam an, sich mit dem Thema zu beschäftigen; so viel zum Stichwort „frühzeitig“, Herr Kollege Duin.

(Beifall bei der FDP)

(B) Frank-Walter Steinmeier sagte neulich, man müsse aufpassen, dass Strom nicht zum Luxusgut wird. Das haben wir seit Jahren gepredigt; das war bei unserer Energiepolitik immer Teil der Abwägung. Schön, dass auch Sie sich langsam etwas mit diesem Thema beschäftigen.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber zukunftstauglich ist Ihre Energiepolitik nicht!)

Denn als Sie zusammen mit den Grünen den Atomausstieg beschlossen haben, war von einer sozialen Abfederung nicht die Rede.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Jetzt, wo es Ihnen langsam dämmert, was es für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Deutschland bedeutet, zügig aus der Kernenergie auszusteigen, überschlagen Sie sich mit Forderungen nach sozialen Abfederungen, die man dabei brauche. Die arbeitsmarktpolitische Sprecherin der SPD, Frau Kollegin Kramme, fordert jetzt: „Wir brauchen Energiepreissubventionen für sozial Schwache, Langzeitarbeitslose und Geringverdiener.“ Meine Damen und Herren, was ist das denn für ein Konzept? Erst sollen die Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen den Vermietern die Solaranlagen auf den Dächern finanzieren; dann soll der Staat die Energiepreise der Arbeitnehmer subventionieren. Das hat mit Marktwirtschaft nichts zu tun.

(Beifall bei der FDP)

Sie sehen ein, dass der Atomausstieg eine Gefahr für Menschen mit niedrigem Einkommen ist. Da fragt man sich, warum in Ihrem Atomausstiegskonzept ein Sozialausgleich fehlt. **(C)**

(Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Was ist denn das für ein Beitrag? Kommen Sie doch mal zum Thema!)

– Wir reden hier über Energiepreise.

Mittlerweile ist die Atomausstiegspanik schon so weit gediehen, dass der haushaltspolitische Sprecher der SPD-Fraktion, Carsten Schneider, vor einem übereilten Ausstieg warnt und sagt, man dürfe nicht einfach so heraus aus der Atomenergie, ohne einen Plan zu haben, wie man das „zu vertretbaren Preisen macht“. Ja, der Mann hat recht; wir sagen das schon seit Monaten.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU – Widerspruch bei der SPD und der LINKEN)

Zum Thema Dieselsteuererhöhung.

(Zuruf von der SPD: Endlich!)

Die Grünen freuen sich – die Forderung der EU-Kommission muss für Sie toll sein –: Man versucht nun von europäischer Seite, sich den von den Grünen geforderten Spritpreisen von 2,50 Euro pro Liter anzunähern.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Auch das ist nicht richtig! Auch das wissen Sie!)

Ich sage Ihnen ganz klar: Wir werden das verhindern, weil wir die Menschen im Blick haben, die heute schon verzweifeln, wenn der Tank leer ist. Es gibt in Deutschland – das mögen Sie nicht mehr wahrnehmen – viele Bürgerinnen und Bürger, die vor weiteren Spritpreiserhöhungen regelrecht Angst haben, weil sie nicht wissen, wie sie das mit ihren Einkommen finanzieren sollen. **(D)**

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Die Grenze des Zumutbaren ist erreicht. Mobilität darf kein Privileg für Wohlhabende werden. Alle, die diese Debatte heute verfolgen, können ganz sicher sein, dass sich die christlich-liberale Koalition für bezahlbare Energiepreise einsetzen wird, und zwar auf europäischer Ebene genauso wie auf nationaler Ebene.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Das ist eine gute Botschaft für unser Land. Es ist eine wichtige Botschaft für unser Land, dass die Bundesregierung die Bedeutung der Energiepreise erkannt und auch entsprechend gehandelt hat. Es ist gut, dass die Regierung die Pläne der Europäischen Union für eine Erhöhung der Spritpreise für Diesel entschlossen abgelehnt hat.

Der Zugang zur Energie ist heutzutage die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Die SPD fängt langsam an, das zu verstehen. Die Grünen sehen das anders. Ihnen war die Bezahlbarkeit von Energie immer egal. Die FDP hat stets gewusst – und entsprechend verant-

Dr. Volker Wissing

- (A) wortungsbewusst gehandelt –, worauf es ankommt. Wir wollen Politik für die Menschen in diesem Land machen.

(Widerspruch bei der SPD und der LINKEN)

Wir wollen, dass Energie bezahlbar bleibt. Das werden wir auch weiterhin tun. Tun Sie nicht so, als agierten wir auf europäischer Ebene nicht mit ganz klarem Kurs. Wir haben frühzeitig Nein dazu gesagt. Wir haben es verhindert.

(Garrelt Duin [SPD]: Freitag hatten Sie noch nicht einmal eine Meinung dazu!)

Die Grünen müssten, wenn sie ehrlich sind, jetzt auf die Menschen zugehen und sagen: Wir wollen höhere Preise, wir wollen bald das Ziel von 2,50 Euro erreichen. Ich sage Ihnen: Wir werden es verhindern.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mit letzter Kraft!)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Dr. Barbara Höll für die Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Dr. Barbara Höll (DIE LINKE):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Herr Präsident, ich vergewissere mich: Dies ist doch eine Aktuelle Stunde, gemeinsam von CDU/CSU und FDP beantragt. Dann hätte es gut getan, sich vorher darüber abzustimmen, was Sie hier überhaupt wollen. Wenigstens das sollte man vermitteln.

- (B)

(Beifall bei der LINKEN)

Herr Schindler, Sie haben – wenn ich Sie richtig verstanden habe – hier darum geworben, Ruhe und Sachlichkeit in die Debatte zu bringen. Was Herr Wissing eben gemacht hat, war genau das Gegenteil davon.

(Beifall bei der LINKEN und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Das wollen wir einmal festhalten. Herr Schindler, Sie haben gesagt, wir wollen, da seien wir uns hier im Saal doch einig, die notwendige Abkehr von fossilen Brennstoffen und ein ökologischeres Wirtschaften bei der Energieerzeugung, bezüglich des Verbrauches von Kraftstoffen im Verkehr, für Heizzwecke usw. Auch das ist einvernehmlich.

(Norbert Schindler [CDU/CSU]: Mit weniger Steuern!)

Nun hat die EU-Kommission gehandelt und einen Vorschlag vorgelegt. Die Reaktionen dazu: Herr Ramsauer geht ins Kampfblatt *Bild* und verkündet: „Geht überhaupt nicht!“, Herr Oettinger hat als EU-Kommissar gleich gesagt: „Heftiger Widerstand!“, und Frau Merkel hat erklären lassen: „Mit mir ist das nicht zu machen!“ Tosender Applaus vom Verband der Automobilindustrie. Herr Wissing findet das klasse. Herr Schindler, Sie fanden das eben nicht klasse.

(C) Ich hätte mir an dieser Stelle gewünscht, dass Sie als Koalition die Regierung in die Schranken gewiesen und gesagt hätten: Das Parlament möchte Umweltpolitik Schritt für Schritt tatsächlich umgesetzt haben!

Nun kommen wir einmal zum Inhalt und reden nicht über E10 und die Arbeit in der EU usw., gucken also darauf, was die EU vorgeschlagen hat. Die CO₂-Emissionen werden in zwei verschiedenen Bereichen behandelt. Das eine ist – richtig! – die Energieerzeugung, Kraftwerke usw. Dazu gibt es den Emissionshandel, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Der andere Bereich betrifft Verkehr, Haushalte, Landwirtschaft und kleine Industriebetriebe. Der ist noch nicht geregelt. Hier holt die EU-Kommission einfach etwas nach. Geht in Ordnung.

Jetzt – wir sind im Jahr 2011 – wird vorgeschlagen, schrittweise einen Übergang vorzunehmen, dass nicht mehr die fossilen Brennstoffe, die umweltschädlich sind, steuerlich besser behandelt werden, also weniger kosten als die anderen – wie Ökobrennstoffe –, die für die Umwelt besser sind. Gut.

Die EU-Kommission schlägt vor, den EU-Mindeststeuersatz in drei Schritten anzuheben. Dies soll unter zwei Aspekten geschehen: CO₂-Emissionen und Energiegehalt des Kraftstoffs. Da der Steuersatz für Diesel in Deutschland derzeit rund 47 Cent beträgt und der EU-Mindeststeuersatz – wenn ich das richtig sehe – ab 2018 bei 41 Cent liegen soll, muss weiß Gott niemand Angst haben, dass die Steuererhöhung hinter der Tanksäule lauert. Herr Wissing, was Sie eben gesagt haben, ist völliger Blödsinn. Es wird sich vorerst überhaupt nichts ändern.

(D) Die EU-Kommission hat einen zweiten Schritt vorgeschlagen: 2023 soll der EU-Mindeststeuersatz für Diesel über dem für Benzin liegen. Wenn man sich die aktuellen Steuersätze anschaut, stellt man fest, dass man dann in Bezug auf die Dieselsebesteuerung in der Tat einen großen Schritt machen würde. Wir reden derzeit aber über einen Zeitraum von zwölf Jahren. In diesen zwölf Jahren kann man Anpassungsmaßnahmen vornehmen. Die Autoindustrie könnte in dieser Zeit aus dem Knick kommen. Man könnte richtig etwas tun. Man könnte Angebote unterbreiten. Die Erneuerungsrate bei Fahrzeugen liegt im Durchschnitt sicher bei unter zehn Jahren. So haben Verbraucherinnen und Verbraucher die Möglichkeit, zu sagen: Dann steige ich vielleicht doch vom Dieselauto wieder auf den Benziner um. Es gibt also viele Möglichkeiten.

Es gibt überhaupt keinen Grund, hier eine solche Panik zu veranstalten. Ich finde es wirklich katastrophal, dass Sie als Koalition gegenüber der Bundesregierung keine eindeutige Meinung beziehen

(Dr. Volker Wissing [FDP]: Klar haben wir eine eindeutige Meinung!)

und ein klares Zeichen setzen,

(Dr. Volker Wissing [FDP]: Das haben wir doch gemacht!)

indem Sie sagen: Jawohl, das sind richtige Überlegungen. Denen können wir folgen. Wir begrüßen den Vorschlag der EU-Kommission. – Ich denke, er verdient es,

Dr. Barbara Höll

- (A) in Ruhe und sachlich diskutiert zu werden. Es muss nicht unnötig via Kampfpresse Stimmung erzeugt werden, weil Sie versuchen, von Ihrer katastrophalen Politik abzulenken.

(Beifall bei der LINKEN)

Nehmen wir einmal die energetische Gebäudesanierung: Der Umweltminister verkündete in dieser Woche, er möchte 2 Milliarden Euro in die Hand nehmen und richtig Geld hineinstecken. Das finde ich völlig in Ordnung. Wo soll das Geld aber herkommen? Die Atomindustrie will einfach nicht weiter einzahlen, weil Sie nicht in der Lage waren, wasserdichte Verträge abzuschließen. Deshalb muss man sagen: Es ist ein plummes Ablenkungsmanöver und tatsächlich schädlich für den Umweltgedanken. Es ist schädlich, weil es eine Verunsicherung der Bevölkerung darstellt.

Danke.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Lisa Paus für die Fraktion der Grünen.

Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

- (B) Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Auto-deutschland befindet sich seit mehreren Wochen in Aufruhr. Nach dem Murks mit E10 fragte sich Deutschland am letzten Wochenende: Kommt jetzt der nächste Murks? Was wir erleben mussten, war in der Tat Murks. Es handelt sich dabei aber nicht um den Vorschlag der Europäischen Union. Es war vielmehr Unsinn, die Vorschläge in einer solch dummen und pauschalen Art und Weise zurückzuweisen, wie es Brüderle, Gabriel, Ramsauer und Merkel getan haben.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Meine Damen und Herren von der Koalition, Ihr Versuch, den Volkszorn über E10 auf Brüssel abzuwälzen, ist bisher misslungen. Er wird auch weiterhin nicht tragen. Die Bevölkerung ist inzwischen weiter, als Sie denken.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Auch ich muss einmal rekapitulieren, worum es denn eigentlich geht. Am Wochenende hatte man den Eindruck: Übermorgen kommt die Erhöhung der Dieselseuer. So ist es aber nicht. Es geht nicht um ein Gesetz, das morgen in Kraft tritt. Es geht um den Entwurf einer Richtlinie der Europäischen Union, der gestern vorgestellt worden ist. Damit beginnt nun eine lange, voraussichtlich über zwei Jahre dauernde Diskussion zwischen der Europäischen Kommission, den europäischen Mitgliedsländern und dem Europäischen Parlament. Dann wird es zu einer Entscheidung kommen.

Worum geht es inhaltlich? In Bezug auf Diesel geht es um zwei Dinge: Erstens geht es um die schrittweise Erhöhung des europaweiten Mindeststeuersatzes für Diesel von heute 33 Cent pro Liter auf 41,2 Cent pro Liter bis

2018. Hinzu kommt, dass in anderen europäischen Ländern zusätzliche Ermäßigungen für Fahrzeuge aus gewerblicher Nutzung gelten. Auch diese Ausnahmen sollen abgeschafft werden. (C)

Was ändert sich dadurch in Deutschland? Nichts. Nichts ändert sich in Deutschland, denn hier liegt der Dieselseuersatz bereits über dieser Mindestgrenze, und zwar bei 47 Cent pro Liter. Das hat eine Konsequenz: den Tanktourismus. Dieser ist massiv. Es gibt Schätzungen, dass allein in Österreich der Absatz von Sprit zu 30 Prozent auf Tanktourismus zurückzuführen ist. Dieser Tanktourismus, der umweltpolitisch unsinnig ist, würde zurückgedrängt. Was kann daran aus deutscher Sicht falsch sein?

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Zweitens. Dieser Kommissionsentwurf schlägt vor, dass ab 2023 Kraftstoffe endlich gleich zu behandeln sind und dann nach ihrem Energiegehalt und ihrem CO₂-Ausstoß besteuert werden sollen. Das ist klima- und umweltpolitisch sinnvoll. Wenn Sie von der Koalition sich tatsächlich einmal dem Inhalt des Papieres widmen würden, dann könnten auch Sie nur zu dem Schluss kommen, dass dieser Vorschlag zu begrüßen ist. Es gibt nämlich keine ökologische Begründung dafür, dass in Deutschland Diesel mit 18 Cent gegenüber Benzin subventioniert wird. Diese Begünstigung ist kontraproduktiv.

- (D) Werfen wir noch einmal einen Blick auf die Fakten: Der CO₂-Ausstoß von Diesel liegt pro Liter um 21 Prozent höher als der von Benzin, wohingegen der Steuersatz auf Diesel um 28 Prozent niedriger ist. Was ist daran ökologisch sinnvoll? Das macht einfach keinen Sinn.

Der Verweis auf die großen Fortschritte, die in den letzten Jahren in der Dieselsechologie gemacht worden sind, zieht heute nicht mehr, jedenfalls nicht, was umwelt- und klimaschutzpolitische Argumente angeht. Denn seit 2001 sinken die durchschnittlichen CO₂-Emissionen neuer Dieselfahrzeuge nicht mehr, stattdessen steigen sie an. Das hängt damit zusammen, dass der technologische Fortschritt durch die Anmeldung von leistungsstärkeren Pkw komplett aufgeessen worden ist. Bei Neuzulassungen liegen Dieselfahrzeuge derzeit im Schnitt bei einem Wert von 173 Gramm CO₂ pro Kilometer. Damit liegen sie über dem Wert von Benzinern und weit über den angepeilten 120 Gramm CO₂ pro Kilometer. Die Dieselförderung in Deutschland bremst andere emissionsärmere Technologien, wie beispielsweise die Hybridfahrzeuge, aus. Diesel wird im Vergleich zum Benzin – um eine Hausnummer zu nennen – in Höhe von 6,4 Milliarden Euro subventioniert.

Außerdem gibt es bei Dieselfahrzeugen ein weiteres Problem, das eigentlich allgemein bekannt ist: Gesundheitsgefährdung durch Feinstaub. Kraftstoffverbrennung und -filter sind beim Diesel eben nicht so effektiv wie beim Benzin. Weitere Umweltprobleme kommen hinzu. Stichworte sind beispielsweise Bodenversauerung oder Sommersmog.

Lisa Paus

- (A) Noch ein Wort zu den Preisen. Herr Wissing, die Rede war von 2,50 Euro. Es ist gar nicht einmal sicher, dass, würde eine Steuererhöhung kommen, diese tatsächlich zu Preiserhöhungen führen muss. Momentan ist es schon so: Aufgrund der stark gewachsenen dieselbetriebenen Pkw-Flotte in Deutschland müssen wir derzeit nicht nur Rohöl importieren, das in Deutschland raffiniert wird, sondern wir müssen zusätzlich Diesel importieren, um die Dieselfahrzeuge in Deutschland betreiben zu können. Auch das macht keinen Sinn.

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Frau Kollegin, Sie müssen zum Schluss kommen.

Lisa Paus (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Deshalb bitte ich Sie: Kommen Sie ein bisschen herunter, lassen Sie Luft ab! Setzen Sie sich mit dem Inhalt der Richtlinie auseinander! Ansonsten stehen Sie vor einem Problem. Wenn Sie das nicht wollen, was wollen Sie stattdessen unternehmen, um die Klimaziele zu erreichen? Dazu hätte ich dann gerne eine Äußerung von Ihnen. Ich befürchte, wir haben bald nicht nur E10, sondern dann kommt E20, E30 oder Weiteres. Bitte zeigen Sie uns Ihre Alternativvorschläge!

Herzlichen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

- (B) Das Wort hat nun Mathias Middelberg für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Dr. Mathias Middelberg (CDU/CSU):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Kritik, die hier in Richtung Regierung auf den Weg gebracht wurde, ist bislang so vielfältig, so unterschiedlich und einander widersprechend, dass aus meiner Sicht sehr vieles dafür spricht, dass die Position der Bundesregierung genau die richtige ist. Insofern ist eine Debatte wie die, die wir jetzt hier führen, durchaus erhellend. Die einen sagen, wir hätten uns früher und stärker aufpumpen müssen. Die anderen sagen, wir sollten Luft ablassen. Ich meine, wir sollten uns mit der Geschichte sachlich und vernünftig auseinandersetzen.

Die Kritik von Herrn Duin, wir hätten nicht rechtzeitig reagiert, ist vollständig verfehlt.

(Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Was?)

Immerhin hat sich die Kanzlerin zügig, unmittelbar zu Beginn dieser Debatte geäußert, und das ist nun einmal die höchste Instanz der Regierung, die sich hierzu melden kann. Das heißt, man kann der Regierung wirklich nicht vorwerfen, sie hätte sich nicht adäquat gemeldet, wenn sich die Bundeskanzlerin zu Wort gemeldet hat.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mit der falschen Antwort!)

(C) Ich glaube, es ist durchaus legitim, dass wir in einer solchen Debatte, in der es um ein europäisches Regelungsvorhaben geht, auch einmal darüber nachdenken, welche Interessen Deutschland in diesem Zusammenhang hat. Auch die deutschen Interessen sollten meiner Ansicht nach eine Rolle spielen. Diese Frage spielt nämlich für den Standort Deutschland eine Rolle, insbesondere für die Automobilindustrie, aber auch für unsere Verbraucher. Jedes zweite Fahrzeug, das hier neu zugelassen wird, ist ein Dieselfahrzeug. Diese Frage spielt für die Menschen in Deutschland also eine ganz große Rolle. Herr Wissing hat zu Recht darauf hingewiesen, dass sich viele schon heute fragen, ob sie die Spritpreise von morgen noch bezahlen können.

Deswegen: Wenn wir das Regelungsvorhaben, das auf europäischer Ebene angedacht wird, nämlich die Angleichung der Diesel- und Benzinbesteuerung, bis zum Ende durchspielen, stellen wir fest, dass sich die Dieselbesteuerung um 60 Prozent erhöhen würde. Im Endeffekt läge der Dieselpreis 17 Prozent über dem Benzinpreis.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Aber es liegt in Ihrer Hand, das national anders zu regeln!)

Das ist eine Belastung, die für den deutschen Verbraucher nicht hinnehmbar ist. Diese Regelung ist vor allem mit Blick auf die Menschen nicht vertretbar, die im ländlichen Raum leben und zur Arbeit pendeln.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

(D) Diese Regelung wäre auch für unsere Landwirtschaft eine schwere Belastung. Im Übrigen geht sie auch mit Blick auf unsere Automobilindustrie in die falsche Richtung.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Die Erhöhung können Sie aber nicht Brüssel anlasten!)

Schließlich würde auch das Transportgewerbe – ich denke an den Gütertransfer auf der Straße, der gerade in dem Logistikland Deutschland eine große Rolle spielt – schwerstens belastet werden, weil fast jeder große Lkw dieselbetrieben ist.

Hier ist Diesel als Kraftstoff generell angesprochen worden. Ich glaube, an dieser Stelle muss man sehr sorgfältig differenzieren. Der CO₂-Ausstoß pro Liter ist bei Diesel zwar höher, aber der Verbrauch ist bei einem Dieselmotor gegenüber einem Benzinmotor 25 Prozent niedriger. Das heißt, wir müssen sehen, wie hoch die Belastung pro gefahrenem Kilometer ist. Das ist die entscheidende Größe, wenn man fragt, welche Fortbewegungsart belastender oder weniger belastend für Klima und Umwelt ist.

Dann sind wir bei der Frage: Welche technologischen Entwicklungsmöglichkeiten haben wir? Wenn Sie mit den Experten in der Automobilindustrie sprechen, sagen sie Ihnen: Wir sind beim Diesel noch lange nicht am Endpunkt der Entwicklung angelangt. Ich nenne das Stichwort „Clean Diesel“.

Dr. Mathias Middelberg

- (A) (Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Das ist bei 172 Gramm pro Kilometer auch
dringend nötig!)

Gerade Hersteller wie Volkswagen und Daimler sind bei dieser Technologie weltweit führend. Wir wären ja mit dem Klammerbeutel gepudert, wenn wir diesen Schritt tun würden. Dadurch würden wir unsere Automobilindustrie in diesem Kernfeld, in dem wir absolut Weltmarktführer sind – unsere Dieselaautos lassen sich hervorragend exportieren –, unsere industrielle Basis mit Hundertausenden von Arbeitsplätzen dort und bei den Zulieferunternehmen, eilfertig beschädigen.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Ich bin der Meinung, dass wir uns mit den Vorschlägen der EU-Kommission sachlich, vernünftig und behutsam auseinandersetzen sollten. Wir sollten in der Debatte die deutschen Interessen aber durchaus deutlich und klar artikulieren. Das haben die Bundeskanzlerin und der Bundesverkehrsminister aus meiner Sicht überzeugend getan.

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Und wie erreichen Sie die Klimaziele im Verkehrsbe-
reich?)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

- (B) Das Wort hat nun Uwe Beckmeyer für die SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

Uwe Beckmeyer (SPD):

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe den Eindruck, dass bei den Regierungsfaktionen und damit natürlich auch bei der Bundesregierung am letzten Wochenende die große Nebelmaschine angeworfen worden ist. Wie kommt man zu diesem Eindruck? Plötzlich haben wir in großen Zeitungen den Weckruf des ADAC und des Herrn Wissmann gehört und gelesen, der Sie hinsichtlich der möglichen Reaktionen hier in Deutschland aufgeschreckt hat. Da fragt man sich: Brauchten Sie diesen Weckruf? Es schien so; denn danach äußerten sich Frau Merkel und Herr Ramsauer. Man hat den Eindruck: O Gott, bei denen ist der Weckruf angekommen. Die Frage ist nur: Wer regiert eigentlich unser Land? Der ADAC, der Verband der Automobilindustrie oder diese Bundesregierung?

Man muss ernsthaft fragen, Herr Schindler, ob Sie hier Ihre Einzelmeinung vorgetragen haben oder ob das die Linie Ihrer Fraktion ist.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Das war die des Bauernverbandes!)

Was war das?

(Zuruf des Abg. Norbert Schindler [CDU/
CSU])

Es wird erstens deutlich gesagt – da sind wir gar nicht
auseinander –, dass Mobilität – hören Sie zu –

(Norbert Schindler [CDU/CSU]: Hören Sie
zu! – Gegenruf der Abg. Ingrid Arndt-Brauer
[SPD]: Sie sind nicht lernfähig!)

in Deutschland bezahlbar bleiben muss und soll, und zweitens, dass wir eine Automobilindustrie haben, die auch national von uns im Auge behalten werden muss, weil eine große Zahl von Industriearbeitsplätzen von der Automobilproduktion in Deutschland abhängt.

(Norbert Schindler [CDU/CSU]: Autogipfel gab es
nur bei Gabriel! Da haben Sie recht!)

– Hören Sie zu.

Wir haben vor einigen Tagen das eine oder andere schriftlich bekommen, in dem zu lesen ist, wie die Bundesregierung zu diesen Papieren der Europäischen Union und zu diesen Plänen steht. Da wird vom Bundesfinanzministerium auf die Frage der Fraktion der Grünen, welche Position die Bundesregierung zur Energiesteuerrichtlinie vertritt, in einem offiziellen Schreiben geantwortet:

Die Vorlage eines Änderungsvorschlags zur Energiesteuerrichtlinie an den Rat ist ein interner Vorgang der Kommission, in den die Mitgliedstaaten nicht offiziell einbezogen sind. Die Bundesregierung nimmt zu informell in die Öffentlichkeit gelangten Punkten keine Stellung, da weder bekannt ist, ob diese zutreffend sind, noch bekannt ist, ob die Kommission diese dem Rat förmlich vorschlagen wird.

So weit die Bundesregierung auf diese Frage.

Nun hören Sie zu: Seit anderthalb Jahren existiert ein Arbeitspapier der Generaldirektion Steuern und der Zollunion hinsichtlich der entsprechenden Modifizierung. Dieses ist den Mitgliedstaaten zugesandt worden und bekannt.

(Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Ach nee!)

Die Frage an Sie oder an die Bundesregierung lautet doch: Was ist seitdem in Deutschland geschehen? Haben Sie sich eine Meinung dazu gebildet?

(Beifall bei der SPD – Dorothee Menzner [DIE
LINKE]: Nicht einmal gelesen!)

Haben Sie etwas getan? Sie machen hier die Windmaschine an, Herr Dr. Wissing, und sagen: Ho, wir sind dieser und jener Meinung. Aber was ist seitdem geschehen? Hat sich Deutschland in diese Diskussion eingebracht? Nein, Deutschland hat es nicht; sonst wäre die Überraschung nicht so groß gewesen.

(Dorothee Menzner [DIE LINKE]: Wenn man
es nicht liest!)

Es ist bekannt – auch das kann man diesen Dokumenten entnehmen –, dass sich sehr wohl Unternehmen, Kommissionsdienststellen und Mitgliedstaaten in vielfältigen Beiträgen aus den Mitgliedsländern dazu geäu-

Uwe Beckmeyer

- (A) Bert und dies bewertet haben. Sie aber sind überrascht worden.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der LINKEN)

Sie mussten geweckt werden. Bei dieser katastrophalen Politik in Richtung Europa frage ich mich: Wo ist eigentlich Ihre Verantwortung für den Industriestandort Deutschland?

(Beifall bei der SPD – Dr. Mathias Middelberg [CDU/CSU]: Der Arbeitsplatzstandort ist im besten Zustand, Herr Beckmeyer! – Zuruf des Abg. Dr. Volker Wissing [FDP])

Ich glaube, insofern war der Weckruf sinnvoll. Ich kann an dieser Stelle nur sagen: Das alles erinnert mich sehr stark an das, was wir bei E10 erlebt haben. Herr Ramsauer sagte, er sei dafür, dass E10 eingeführt wird, Ihr Fraktionsvorsitzender, Herr Kauder, der gerade nicht anwesend ist, sagte natürlich, dass das überhaupt nicht infrage kommt.

(Norbert Schindler [CDU/CSU]: Das stimmt nicht! Sie lügen!)

Welche Haltung haben Sie denn? Sie haben gar keine Haltung. Sie sind in dieser Frage meinungslos.

(Nicolette Kressl [SPD]: Nicht nur in *der* Frage!)

- (B) Das allerdings ist sträflich und verantwortungslos bezogen auf unsere Position in Europa. Da kann ich nur sagen: Werden Sie besser. Wenn nicht, bestätigt sich die These: Wir werden zurzeit in Deutschland schlecht regiert.

Danke schön.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Das stimmt allerdings!)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Heinz Golombeck für die FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Heinz Golombeck (FDP):

Sehr geehrter Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Nicht alles, was aus Brüssel kommt, ist schlecht. Insbesondere beim Klimaschutz ist es durchaus sinnvoll, europäische Regelungen einzuführen. Denn nationalstaatliche Insellösungen tragen zum Klimaschutz kaum bei und führen außerdem zu Wettbewerbsverzerrungen.

Alle Mitgliedstaaten haben der Strategie Europa 2020 und den 20-20-20-Zielen zugestimmt. Deutschland ist mit seinem ambitionierten Ziel, 40 Prozent des CO₂-Ausstoßes bis 2020 einzusparen, der absolute Vorreiter. Dies ist nicht ungewöhnlich. Man kennt uns in Europa als Impulsgeber und Pionier, insbesondere in Umweltfragen.

(C) Deutschland ist das einzige europäische Land, das so erfolgreich aus der Krise kam. Heute titelt die *Bild*-Zeitung: „So viele Jobs wie noch nie!“ Die Bundesregierung erwartet für 2011 ein Wirtschaftswachstum von 2,6 Prozent; das sind 0,3 Prozentpunkte mehr als in der Prognose zu Jahresbeginn. Die Zahl der Arbeitslosen wird auf 2,9 Millionen sinken. Sollen wir diese positive Entwicklung jetzt etwa gefährden? Eine neue Steuerpolitik aus Brüssel ist das Letzte, was wir derzeit gebrauchen können.

Kommen wir nun zur Besteuerung von Dieseldieselkraftstoff.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Wie war dazu noch mal Ihr Vorschlag?)

Es gibt bereits die Euro-5- und Euro-6-Verordnung, durch welche der Schadstoffausstoß von Dieselmotoren und Benzinern angeglichen wurde. Ab 2014 werden die Stickoxidemissionen durch die Euro-6-Norm um weitere 68 Prozent gesenkt.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Dann gibt es sie aber immer noch!)

Außerdem gibt es eine EU-Verordnung aus dem Jahre 2009 zu den Neuzulassungen von Pkw nach Emissionsgruppen und Kraftstoffarten, welche eindeutige Ziele zur Verringerung der CO₂-Emissionen verfolgt. Die Europäische Kommission sieht sogar vor, diejenigen Hersteller mit einer Lenkungsabgabe zu belegen, deren Jahresmittel bei Pkw-Neuzulassungen über dem für sie festgelegten Wert liegt. Eine höhere Besteuerung des hocheffizienten Dieseldieselkraftstoffs ergibt daher umweltpolitisch wenig Sinn.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Ahnungslos!)

Wirtschaftlich hätte sie fatale Folgen. Fast der gesamte Straßengütertransport erfolgt durch Dieselfahrzeuge. Eine zusätzliche Besteuerung würde nicht nur gerade viele kleine und mittlere Unternehmen in den finanziellen Ruin treiben, sondern es würden auch die Landwirtschaft, das Handwerk, die Speditionsbetriebe, kurzum der Mittelstand, der Leistungsträger unserer Gesellschaft, unverhältnismäßig belastet. Nicht zuletzt würde die Besteuerung längerfristig auf den Verbraucher umgewälzt werden, der für viele Produkte tiefer in die Tasche greifen müsste.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Dann lassen Sie das doch! Brüssel jedenfalls zwingt Sie nicht dazu!)

Nein, meine Damen und Herren, wir haben derzeit keinen Spielraum für Teuerungsraten. Gerade erst kam von EU-Kommissar Lewandowski der Vorschlag, künftig ein Drittel der EU-Einnahmen mit einer EU-Steuer auf bestimmte Waren zu generieren. Dies widerspricht eindeutig dem Koalitionsvertrag von Union und FDP. Denn dort steht:

Eine EU-Steuer oder die Beteiligung der EU an nationalen Steuern und Abgaben lehnen wir ab. Auch darf die EU keine eigenen Kompetenzen zur Abga-

Heinz Golombeck

- (A) benerhebung oder zur Kreditaufnahme für Eigenmittel erhalten.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Aha! Und warum?)

Genauso verhält es sich auch mit der Vorgabe von Mindeststeuersätzen. Auch diese lehnen wir ab. Wir brauchen in der Steuerpolitik keinen Nachhilfekurs von Brüssel.

Aufgrund des schnelleren Ausstiegs aus der Kernenergie werden wir massiv investieren müssen: in den Leistungsausbau, in intelligente Netze, in Speichertechnologie und nicht zuletzt in die Energieforschung.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Haben Sie nicht eben etwas von gemeinsamer Klimaschutzpolitik gesagt?)

Es nützt nichts, darum herumzureden: Energie wird ohnehin teurer werden. Wir können und wollen die Verbraucher nicht von mehreren Seiten durch höhere Preise belasten. Dies würde unser gerade erst mühsam erkämpftes Wirtschaftswachstum bremsen.

(Beifall bei Abgeordneten der FDP und der CDU/CSU)

In Steuersachen muss im Rat einstimmig entschieden werden. Das heißt, ein Veto der Bundesregierung kann und wird die Richtlinie zur Energiebesteuerung, so wie sie uns vorliegt, kippen. Daher sagen wir Nein.

Vielen Dank.

- (B) (Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Ingrid Arndt-Brauer für die SPD-Fraktion.

(Beifall bei der SPD)

Ingrid Arndt-Brauer (SPD):

Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen! Liebe Kollegen! Gestern, am 13. April 2011, kam eine Nachricht aus Brüssel mit der Überschrift – ich zitiere –: „Energiebesteuerung: Kommission setzt sich für Energieeffizienz und umweltfreundlichere Erzeugnisse ein“. In dieser Nachricht hieß es:

Die Europäische Kommission hat heute einen Vorschlag vorgelegt, mit dem die veralteten Regelungen zur Besteuerung von Energieerzeugnissen in der Europäischen Union überholt werden sollen.

Man könnte sagen: Na endlich! Man könnte sich freuen und könnte sagen: Jawohl, jetzt machen wir eine Aktuelle Stunde zu dem Thema und sagen, wie wir das in Deutschland umsetzen wollen. Darauf habe ich gewartet; leider wurde ich bisher enttäuscht. Herr Schindler sprach über E10, und Dr. Wissing sprach – ein ganz neues Feld – über Sozialpolitik. Dr. Middelberg sprach hauptsächlich von deutschen Interessen innerhalb Europas. Herr Golombeck redete von der Arbeitslosenquote und wollte auf keinen Fall Steuererhöhungen.

(C) Ich rede jetzt einmal über Energiesteuern, also über unser Thema. Energiesteuern werden aus verschiedenen Gründen erhoben. Natürlich will man Einnahmen erzielen, man möchte die Leute zu sparsamem Verhalten animieren, und man möchte lenken, was bedeutet, dass saubere Energie bevorzugt werden soll.

Was ist in Brüssel passiert? Man hat dort festgestellt: Energie wird völlig unterschiedlich besteuert, und es wäre sinnvoll, zu schauen, was für Produkte man hat und wie man die ganze Sache harmonisiert. Das ist an sich überhaupt nichts Schlimmes bzw. Schlechtes. Das hätten wir heute auch alles aktuell abfeiern können.

Wie war die Situation? Die Situation war folgende: Schon am letzten Wochenende wurden vorab Nachrichten durchgestochen, die dazu führten, dass vor allem die Zeitung mit den großen Buchstaben den Untergang des Abendlandes postulierte. Aber die Kanzlerin stellte klar: Diesel wird nicht teurer. Ein kraftvolles Wort! Niemand hatte vorher in Brüssel gesagt: Wir wollen Diesel verteuern. Vielmehr wollte man Energie nur anders besteuern und vielleicht einmal Sachen auf den Prüfstand stellen.

Überhaupt wundert es mich, dass sich die Bundesregierung aktuell mit dem Thema so stark beschäftigt; denn die ganze Sache wird für uns frühestens 2023 richtig akut. Da diese Bundesregierung nur noch bis 2013 im Amt ist, muss sie sich über solche langfristigen Dinge, denke ich, überhaupt keine Gedanken machen. Ich empfinde das Ganze als gigantisches Ablenkungsmanöver.

(D) Schauen Sie mal: Die Regierungsbank ist leider sehr spärlich besetzt. Normalerweise sitzt da eine Kanzlerin, die plötzlich den Atomausstieg forciert, obwohl sie immer für Atompolitik war. Das treibt die Leute natürlich in die Verunsicherung. Normalerweise sitzt da noch ein Außenminister, zu dem mir nur einfällt, dass er in Zukunft das falsche Amt abgeben wird. Dann sitzt daneben ein Innenminister, der bei Migranten Chaos verursacht. All das bringt die Leute in Panik. Sie setzen dann ihre Hoffnungen auf den meistens danebensitzenden Finanzminister, der leider keine Steuersenkungen vornehmen kann, aber auch sonst nicht einmal die Gemeindefinanzen geregelt bekommt. Normalerweise sehen wir daneben einen Wirtschaftsminister,

(Dr. Volker Wissing [FDP]: Guter Wirtschaftsminister!)

der wie ein Fels in der Brandung steht. Allerdings ist das Wasser schon weg; das hat er nur nicht gemerkt.

(Beifall des Abg. Joachim Poß [SPD])

Am Rand sitzt normalerweise unsere Arbeitsministerin, die Kürzungen bei Eingliederungsmaßnahmen in der Form forciert, dass nicht nur den Arbeitslosen angst und bange wird.

Das alles bringt die Bevölkerung natürlich in Aufruhr. Man kann das verstehen, wenn dann noch die Apokalypse „Jetzt geht es gegen Autofahrer“ an die Wand gemalt wird. Denn dann hilft auch nicht die in der zweiten Reihe sitzende Verbraucherministerin, die sich bisher um alles Mögliche gekümmert hat, nur nicht um den Schutz der Verbraucher.

(Beifall bei der SPD)

Ingrid Arndt-Brauer

- (A) Alle Hoffnung ruht – gleich nachfolgend – auf der Familienministerin mit ihren Freiwilligendiensten. Ob das dem Land helfen wird, wage ich zu bezweifeln. Beim Gesundheitsminister kann ich nur fragen: Wo ist die Reform? Bei Ramsauer frage ich mich: Wo ist der Plan? Und bei Röttgen kann ich nur hoffen, dass das Moratorium dauerhaft sein wird; ansonsten hat er nämlich auch keine Lösung. Schavan muss man nicht großartig erwähnen, und bei Niebel fällt mir, ehrlich gesagt, außer Wirtschaftsförderung auf Kosten der Armen nichts mehr ein.

Jetzt könnte man sagen: Unsere Hoffnung in der EU ruht auf Oettinger.

(Olav Gutting [CDU/CSU]: Guter Mann!)

Wir haben ja einen Energiekommissar. Nur frage ich mich: Wo ist eigentlich unser Energiekommissar? Wenn es um langfristige energiepolitische Ziele geht, habe ich von ihm auch noch nichts gehört.

Das ist das Problem. Die aktuelle Regierung – die, wie gesagt, auf zwei Jahre befristet ist – kümmert sich nicht aktuell um die wirklichen Probleme in diesem Land, sondern lässt es zu, dass dieses Land in Panik verfällt und dieser Zeitung mit den vier Buchstaben hinterherläuft, ansonsten macht sie nichts als Ankündigungen.

Ich möchte Sie bitten, sich in Zukunft zu bemühen, diese zwei Jahre einigermaßen anständig über die Bühne zu bringen und uns nicht nur Chaos zu hinterlassen; denn so viel können wir dann auch nicht mehr aufräumen.

Vielen Dank.

- (B) (Beifall bei der SPD und dem BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Dr. Daniel Volk [FDP]: Das war eine sehr lachhafte Rede!)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat nun Peter Aumer für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Peter Aumer (CDU/CSU):

Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Liebe Frau Kollegin Arndt-Brauer, Sie haben an dem Thema dieser Aktuellen Stunde total vorbeigeredet. Sie haben gesagt, welche Kollegen von uns zum Thema gesprochen haben. Das Wesentliche ist, dass man bei all den Punkten den roten Faden erkennt. Bei Ihrer Satire, die Sie in Bezug auf das Kabinett von sich gegeben haben, fehlte es aus meiner Sicht an jeglicher Verantwortung für das Thema.

(Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Das war eine Situationsbeschreibung!)

Ich glaube, Sie stellen sich dieser Debatte nicht mit der gebotenen Ernsthaftigkeit.

Wenn man sich der Situation in unserem Land stellt, dann sieht man, dass die Energie eines der wesentlichen Themen ist,

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Tun Sie doch endlich mal etwas!)

über die man verantwortungsvoll und verlässlich diskutieren muss. Das tun wir. (C)

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Nichts!)

Wir setzen uns mit den Dingen verantwortungsvoll auseinander und spielen hier nicht Fasching oder sonstige Dinge. Das kann nicht sein. Das war eine Bütenrede und nichts anderes.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Ingrid Arndt-Brauer [SPD]: Das war doch nicht Fasching! Das war eine Situationsbeschreibung! – Zuruf des Abg. Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Unser gemeinsames Ziel ist eine EU-Wirtschaft, die grüner und wettbewerbsfähiger ist sowie effizienter mit den Ressourcen umgeht.

Das hat gestern der EU-Steuerkommissar bei der Vorstellung der Richtlinie, über die wir heute reden, gesagt. Dieses Ziel teilen wir uneingeschränkt. Das ist für uns jedoch ein Vorschlag, der durchdacht werden muss, und man muss sich den Themen natürlich auch verantwortungsvoll stellen.

Herr Beckmeyer hat vorhin gesagt, dass wir als christlich-liberale und die Regierung tragende Koalition nicht verantwortungsvoll mit dem Industriestandort Deutschland umgehen. Lieber Herr Beckmeyer, dieser Verantwortung sollten auch Sie in der Energiedebatte gerecht werden;

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Wohl wahr! Aber Sie scheinen ein Wahrnehmungsproblem zu haben!) (D)

denn wir handeln verantwortungsvoll und schauen, wie man die Energiepolitik für die nächsten Jahrzehnte richtig und verantwortungsvoll ausrichten kann. Dazu gehört natürlich auch, dass man bei dem Thema Besteuerung genauer hinschaut und dass man für die Erreichung der Klimaziele eine gemeinsame Politik machen muss, die verantwortungsvoll in die Zukunft gerichtet ist. Wir tun das. Meine sehr geehrten Damen und Herren der Opposition, Sie haben zwar viel gesagt, aber keine konkreten Vorschläge dafür gemacht,

(Garrelt Duin [SPD]: Doch, natürlich! Sie haben nicht zugehört!)

– Sie auch nicht –, wie man bei der Energiebesteuerung andere Wege gehen kann.

Wir denken, dass gerade die Dieselbesteuerung ein wichtiger Punkt für die deutsche Steuerpolitik und für die Energiepolitik in Deutschland ist.

(Uwe Beckmeyer [SPD]: Und warum kümmern Sie sich nicht darum?)

Für die private Wirtschaft und für Privatnutzer gilt: Seit längerem gibt es eine ökologische Besteuerung des Treibstoffes, die in dieser Zeit sicherlich auch richtig und wichtig war, weil man damit lenkend wirkt. Man darf aber natürlich auch nicht überbesteuern.

Peter Aumer

- (A) Gerade bei den Dieselfahrzeugen ist die CO₂-Vermeidung ein wesentliches Ziel. Liebe Frau Paus, es wundert mich, dass die Grünen dieses Ziel ganz aus den Augen verloren haben. Ich habe aus Ihrer Rede geschlossen – so ist mir das vorgekommen –, dass Sie die dieselbetriebenen Fahrzeuge verdammen. Ich finde das nicht unbedingt sehr verantwortungsvoll.

(Dr. Thomas Gambke [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Sie haben nicht zugehört!)

– Das war der Tenor ihrer Rede und aus meiner Sicht nicht unbedingt richtig; denn die Dieselfahrzeuge sind effizient und energiesparend, und es ist kontraproduktiv, wenn man sie falsch besteuert.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ich habe gesagt: Beim Diesel ist nicht alles Gold, was glänzt!)

Die Nachfrage nach Dieselfahrzeugen ergibt sich vor allem aufgrund der Kostenfaktoren. Das muss man ganz klar sehen. Man muss sich natürlich auch die Besteuerungsstruktur in unserem Land ansehen.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das können Sie ändern! Damit hat Brüssel nichts zu tun!)

Neben der Besteuerung des Kraftstoffs gibt es auch die Kfz-Steuer, die sich natürlich auf die Wettbewerbsfähigkeit der Dieselfahrzeuge auswirkt. Deswegen muss man die Dieselbesteuerung als Ganzes sehen.

- (B) (Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Genau!)

Mit der Vorgabe in der Energiesteuerrichtlinie ist es einfach schwierig, die Dieselfahrzeuge in unserem Land wettbewerbsfähig zu halten und nicht zusätzlich durch eine Besteuerung zu belasten. Zum anderen muss man natürlich auch sehen, dass die Dieseltechnologie vor allem im Transportgewerbe und im industriellen Bereich vorherrscht. Eine höhere Besteuerung wird sicherlich nicht dazu beitragen, dass die Wettbewerbsfähigkeit unseres Landes verbessert wird. Hierüber muss man verantwortungsvoll diskutieren.

Frau Paus, Sie haben es ja auch gesagt: Die bisher geltende Ermäßigung kann dann nicht mehr aufrechterhalten werden. Aus unserer Sicht ist es wichtig, dass man gerade im Bereich des Transportgewerbes und bei der Besteuerung der industriellen Fahrzeuge Ausnahmen machen kann.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wie erreichen Sie Ihre Klimaschutzziele im Verkehrsbereich?)

Des Weiteren sind wir in Deutschland mit unseren großen Automobilherstellern in der Dieseltechnologie weltweit führend. Auch hier muss man die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland aufrechterhalten und den Vorsprung sichern. Denn das Entscheidende für den Industriestandort Deutschland ist, Herr Beckmeyer, dass wir auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig und in diesem Bereich Vorreiter in wirtschaftlichen Fragen sind.

- (C) (Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber auch in Zukunft! Nicht nur kurzzeitig!)

Das hat die Bundesregierung dazu veranlasst, den Vorschlag der Europäischen Kommission kritisch zu sehen und ganz klar zu sagen, dass man alle Auswirkungen der Energiesteuerrichtlinie auf den Standort Deutschland, auf die gewachsene Besteuerungsstruktur und auf Wirtschaft und Verbraucher in unserem Land mitberücksichtigen muss.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da muss man eine kluge, zukunftsfähige Politik machen!)

Wenn die Bundesregierung merkt, dass die geplanten Änderungen der gewachsenen Besteuerungsstrukturen in Europa den richtigen Weg einschlagen, dann kann man ihnen zustimmen. Wenn nicht, dann muss man die Richtlinie ablehnen und einen anderen Weg der Energiebesteuerung beschreiten, damit die Klimaziele in Europa und in Deutschland verlässlich erreicht werden.

Danke schön.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Das Wort hat Olav Gutting für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Olav Gutting (CDU/CSU):

(D) Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Eigentlich könnte man es kurz machen. Die Pläne zur Erhöhung der Mindestbesteuerung von Diesel verlangen in Europa Einstimmigkeit. Kanzlerin und Bundesregierung haben bereits eindeutig gesagt, dass es mit dieser Regierung keine Zustimmung, sondern ein Veto gibt, und zwar aus gutem Grund.

(Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Es gibt keine Sicherheit mehr, Herr Gutting!)

Denn bereits heute werden Dieselfahrzeuge in Deutschland bei der Kfz-Steuer erheblich höher besteuert als Fahrzeuge mit Ottomotor. Deswegen zur Dieselsteuererhöhung ein klares Nein, heute und auch in den nächsten Jahren. Damit wäre die Sache eigentlich erledigt.

(Beifall bei Abgeordneten der CDU/CSU und der FDP)

Aber es geht auch um Grundsätzliches. Eine große deutsche Zeitung hat – vorhin haben wir das schon gehört – in dieser Woche getitelt: „Sind wir Autofahrer die Deppen der Nation?“ Ja, dieses Gefühl kann den einen oder anderen in unserem Land beschleichen. Das muss uns Sorgen machen. Denn es gibt aus meiner Sicht spürbare Tendenzen in diesem Land gegen das Autofahren insgesamt.

Die Brüsseler Vorschläge zur Erhöhung der Mindestbesteuerung von Diesel sind nur *ein* Teil des europäischen Weißbuches zur Verkehrspolitik. Darin stehen

Olav Gutting

- (A) noch mehr Punkte, zum Beispiel radikale europaweite Geschwindigkeitsbegrenzungen

(Dr. Barbara Höll [DIE LINKE]: Jawohl!)

und der an den Haaren herbeigezogene Vorwurf, dass es sich bei der Dienstwagenbesteuerung um eine Subvention handele.

Hinzu kommen die Meinungen der Grünen. Das Ganze ist aus meiner Sicht ein Frontalangriff auf die deutsche Automobilindustrie, vor allem auf die in Baden-Württemberg ansässigen Prämiumhersteller.

(Zurufe von der LINKEN: Oh!)

Wir sind mit der deutschen Automobilindustrie Technologieführer, gerade auch beim Diesel. Die Modelle werden immer sparsamer und effizienter. Bei den Dienstwagen haben wir Deutschen einen Marktanteil von knapp 80 Prozent. Unsere Produkte aus der Automobilindustrie sind weltweit gefragt.

Es ist einigen in Europa offensichtlich ein Dorn im Auge, dass die deutsche Automobilindustrie mit ihren Spitzenprodukten weite Teile der Märkte dominiert.

(Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist doch Quatsch, Herr Gutting! Jetzt malen Sie nicht was an die Wand!)

Verschließen Sie ruhig die Augen. Aber diese Vorschläge aus Brüssel haben System. Sie richten sich gegen die deutsche Automobilindustrie und gegen die vielen Hunderttausend Arbeitsplätze in diesem Segment.

- (B) (Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Mir kommen die Tränen!)

Hinzu kommt, dass Grüne aus den eigenen Reihen im eigenen Land sagen:

(Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Vaterlandsverräter!)

Straßenbau ist nicht mehr zeitgemäß. Unvergessen ist auch Ihre Forderung von 5 DM bzw. heute 2,50 Euro pro Liter Benzin. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Grünen aus Baden-Württemberg sagt, die Automobilindustrie habe nicht mehr dieselbe Bedeutung wie früher und sei nicht mehr so wichtig, obwohl in Baden-Württemberg knapp jeder vierte Arbeitsplatz von der Automobilindustrie abhängt.

(Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Ihr habt nur mit uns Grünen eine Chance!)

Aus den Koalitionsverhandlungen von Grün-Rot in Stuttgart hört man Beschwichtigungen: Ja, ja, wir werden schon noch die eine oder andere Umgehungsstraße bauen. Aber ich sage Ihnen: Mit der einen oder anderen Umgehungsstraße ist das Problem nicht zu lösen.

Wir brauchen dringend mehr Investitionen in den Straßenbau. Wirtschaft braucht Mobilität.

(Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wir brauchen mehr kreative Ingenieure! Kreativität!)

Wenn wir zukünftig die Spitzenstellung unserer Wirtschaft in Baden-Württemberg und deutschlandweit erhalten wollen, dann dürfen wir dem drohenden Verkehrskollaps nicht tatenlos zusehen. Sonst sind wir in Baden-Württemberg bald nicht mehr nur die Erfinder des Autofahrens, sondern auch die Erfinder des „Auto-stehens“.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Die deutschen Autofahrer zahlen an der Tankstelle, über die Kfz-Steuer und über die Lkw-Maut jährlich knapp 52 Milliarden Euro. Diese 52 Milliarden Euro sprudeln aus dem Bereich des Straßenverkehrs, aber nur ein Bruchteil davon, nämlich knapp 6 Milliarden Euro, fließt in den Bundesfernstraßenbau. Ich glaube, das stimmt etwas nicht.

Die Bürgerinnen und Bürger in diesem Land erwarten von der Politik zu Recht mehr Investitionen in die Straße

(Dr. Hermann Ott [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Diese Politik ist doch gerade abgewählt worden, Herr Gutting! Das gibt es doch gar nicht!)

und nicht mehr Abzocke an der Tankstelle.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Vizepräsident Dr. h. c. Wolfgang Thierse:

Als letzter Rednerin in dieser Aktuellen Stunde erteile ich Kollegin Patricia Lips für die CDU/CSU-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP)

Patricia Lips (CDU/CSU):

Herr Präsident! Kolleginnen und Kollegen! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Klimaschutz wird in Europa und in Deutschland und damit vor allem auch bei den Menschen in diesem Land groß geschrieben.

(Stefan Liebich [DIE LINKE]: Das haben wir gerade gehört!)

– Das kann man nicht oft genug sagen. – Nun kann man das zunehmende Engagement seitens der Politik unterschiedlich forcieren: Man kann auf der einen Seite Anreize setzen, seien es steuerliche Anreize oder Zuschüsse, oder man kann gezielt einzelne Steuerelemente erhöhen, um dadurch, dass man ein Produkt unattraktiv macht, Lenkungswirkungen zu erzielen.

Die europäische Energiesteuerrichtlinie, um die es heute geht, ist dabei grundsätzlich ein Instrument, um Klimaschutz voranzubringen.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist doch einmal eine Aussage!)

Sie gibt es nicht erst seit heute, und sie soll weiterentwickelt werden. Sie setzt Mindeststandards hinsichtlich der Energiesteuern für die Mitgliedstaaten, durchaus verbunden mit der Möglichkeit, Anreize zu setzen. So weit, so gut. Doch was geschieht nun im Rahmen dieser Weiter-

Patricia Lips

- (A) entwicklung? Der aktuelle Vorschlag der Europäischen Kommission sieht nicht einfach vor, die Mindeststeuersätze zu harmonisieren bzw. zu erhöhen, sondern geht vielmehr davon aus, dass es perspektivisch zu einer völlig neuen Bemessungsgrundlage kommt. Durch diese qualitative Änderung verschieben sich die Parameter der Besteuerung – vornehmlich im Kraftstoffbereich und insbesondere bei Diesel – nicht unerheblich.

Ich betone: Maßnahmen, die zu Energieeinsparung und Reduzierung des CO₂-Ausstoßes führen, sind grundsätzlich immer zu begrüßen. Wer wollte da Nein sagen? Aber der Teufel steckt im Detail. Deshalb möchte ich die Gelegenheit nutzen, etwas in Erinnerung zu rufen, was wir in jüngster Vergangenheit beschlossen haben. Verfolgt man manche aktuelle Diskussion, hat man zurzeit fast das Gefühl, wir stünden erst am Anfang von Erkenntnissen. Ich sage dies auch, weil man eben nicht einfach eine Einzelmaßnahme – in diesem Fall die Änderung der Dieselsebesteuerung – von außen einem differenzierten Gefüge von bereits vorhandener steuerlicher Gesamtbelastung der Teilnehmer im Straßenverkehr quasi zusätzlich überstülpen kann.

Kollege Gutting hat schon darauf hingewiesen: Dieselfahrzeuge werden in Deutschland mit einem höheren Kfz-Steuersatz belegt, um gerade den Steuervorteil bei der Energiesteuer wieder auszugleichen. Es ärgert mich, wenn immer wieder einseitig geschrieben oder gesagt wird, es finde eine Subventionierung der Dieselfahrzeuge statt. Diese Medaille hat zwei Seiten.

- (B) (Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Wir haben darüber hinaus erst vor kurzem die Kfz-Steuer mit Elementen weiterentwickelt, die Anreize setzen sollen, grundsätzlich auf verbrauchsarme Fahrzeuge umzuschwenken.

Warum sind wir so verfahren? Das Optimierungspotenzial bei Dieselfahrzeugen ist höher als bei Fahrzeugen mit Ottomotoren, deren Verbrauch ist damit in der Regel geringer,

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
War!)

und sie sind sparsamer. Kollege Middelberg hat darauf hingewiesen: Eigentlich müsste man vielmehr auf die Kilometerleistung abzielen und nicht so sehr auf den Kraftstoff.

(Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]:
Beim Klimaschutz geht es nicht um den Liter,
sondern um den Inhalt!)

Deshalb war es das Ziel, nicht erst an der sprichwörtlichen Zapfsäule anzusetzen, sondern bereits beim Erwerb eines Fahrzeugs. Diese Maßnahmen wurden ergriffen, weil man deren Notwendigkeit erkannt und sie als zielführend im Sinne des Klimaschutzes bewertet und vor allen Dingen auch als gerecht angesehen hat.

Nicht gerecht wäre es, wenn diese Bemühungen und die damit hervorgerufene Bereitschaft der Menschen, auf

schadstoffärmere Fahrzeuge umzusteigen, nun durch eine pauschal höhere Dieselsebesteuerung fast schon konterkariert würde, ohne das Genannte zu berücksichtigen. Was sollen wir denn den Menschen sagen, die heute vielleicht mehr auf den Verbrauch als auf die Ausstattung oder die Farbe eines Wagens achten, worüber wir uns ja freuen? Bisher war die Strategie auch innerhalb der EU immer sehr stark auf die Prinzipien ausgerichtet, Anreize für die technologische Entwicklung von Fahrzeugen und steuerliche Anreize zu setzen, damit die Halter ihre Kaufentscheidung bewusst nach diesen Kriterien ausrichten.

Nun am Ende aber diejenigen zu strafen, die in diesem Sinne gehandelt haben, die Zange quasi von beiden Seiten anzusetzen, kann nicht unser Ziel sein. Da reicht schon das Signal aus Brüssel. Die Reaktionen kann man auch mit „Wehret den Anfängen“ rechtfertigen.

Jedes zweite Auto – es wurde schon darauf hingewiesen –, das heute in Deutschland gekauft wird, ist ein Diesel. Wir sind führend in der Weiterentwicklung dieser Technologie. Das sollten wir nicht aufs Spiel setzen. Die Auswirkungen würden auch und vor allem den kommerziellen Bereich wie das Transportgewerbe empfindlich treffen und damit die Wettbewerbsfähigkeit dieses Landes beeinträchtigen. Auch das kann uns nicht gleichgültig sein.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Bei Abwägung des beschriebenen Gesamtbildes kann zumindest den bisher bekannten Vorschlägen mit den entsprechenden Auswirkungen von unserer Seite nicht gefolgt werden. (D)

Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Lisa Paus [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Wie wollen Sie die Klimaschutzziele erreichen?)