

Antragsbereich Y / Antrag Y2

AntragstellerInnen: Florian von Brunn

Empfänger: Landesparteitag

Empfehlung der Antragskommission: Annahme

me

Y2: Klimafreundliche und bezahlbare Mobilität für alle: Verkehrswende jetzt anpacken, gerecht finanzieren und sozial gestalten!

Begründung der Dringlichkeit:

Die neuesten Statistiken zum Ausstoß von Treibhausgasen in Deutschland und Bayern aus dem Januar 2019 zeigen, dass wir unsere Klimaziele verfehlen. Schuld daran ist vor allem die starke Zunahme der CO₂-Emissionen aus dem Bereich Verkehr.

Die Klimaerhitzung ist das drängendste globale Umweltproblem, eine Überlebensfrage der Menschheit mit enormen, auch sozialen Auswirkungen. Wir haben nur noch wenige Jahre Zeit, um die dringend notwendigen Veränderungen einzuleiten, damit wir das 1,5-Grad-Ziel der Klimakonferenz von Paris 2015 einhalten können.

Wir brauchen deshalb JETZT eine ökologische und soziale Verkehrswende!

15

Der Landesparteitag der Bayern SPD möge deshalb beschließen:

Die Bundes-SPD und die SPD-Bundestagsfraktion werden aufgefordert, so schnell wie möglich einen **Masterplan für eine sozial-ökologische Verkehrswende** vorzulegen,

bestehend aus vier Teilen:

25

- einem **Konzept „Bahn der Zukunft“ für einen massiven Ausbau eines klimafreundlichen, schienengebundenen öffentlichen Fern- und Regionalverkehrs in Deutschland**. Zielmarke sind mindestens fünf- bis sechsfach höhere Investitionen pro Kopf der Bevölkerung in die Bahninfrastruktur und -angebote.

30

- einem **struktur- und sozialpolitischen Konzept „Nachhaltige Zukunftsarbeitsplätze“**, um Umbrüche in der Produktion, vorrangig in der Automobilindustrie und bei ihren Zulieferbetrieben, wirtschafts- und arbeitsmarktpolitisch zu begleiten, vor allem auch durch Beschäftigungsgaranti-

35

en und tarifliche Absicherung, und Deutschland als führenden Industriestandort für Mobilität zu sichern und weiterzuentwickeln.

40

- einem **Konzept „Güter auf Schiene und Schiff“** für die Verlagerung möglichst aller überörtlichen Gütertransporte auf Schiene und Binnenschiff unter Einbeziehung der notwendigen Infrastruktur wie Umschlagzentren und digitalisierter Planung.

45

- einem **Konzept zur Förderung nachhaltiger Forschung im Bereich Verkehr**, um emissionsfreie Antriebstechnologien, umweltfreundlichen Gütertransport und Konzepte zur weiteren Digitalisierung des Verkehrsberichts und für flächensparende Verkehrs-Infrastruktur zu entwickeln.

50

Finanzierung über Vermögensabgabe und Vermögenssteuer

55 Die Finanzierung der klimafreundlichen und sozialen Verkehrswende erfolgt über eine **Vermögensabgabe für Millionäre** ab einem Nettovermögen von einer Million Euro und einem zusätzlichem Freibetrag pro Kind von 200.000 Euro, entsprechend dem Konzept der Gewerkschaft ver.di.

60 Sie soll insgesamt etwa 300 Milliarden Euro einbringen, die im Verlauf von zehn Jahren zu zahlen sind. Die Vermögensabgabe steht gemäß Grundgesetz Artikel 106 (1) dem Bund zu.

65 **Laufende Investitionen der Länder und Gemeinden** in einen umweltfreundlichen und sozialen öffentlichen (Nah-)Verkehr und **soziale Fahrpreise bzw. Kostenfreiheit im Nahverkehr** werden durch die **Wiedereinführung der Vermögenssteuer** gegenfinanziert.

70 Nach dem Vorschlag von ver.di soll sie auf Nettovermögen oberhalb eines Freibetrags von einer Million Euro je Person mit einem Steuersatz von einem Prozent einsetzen und mit einem halben Steuersatz auch Körperschaften besteuern. Das jährliche Steueraufkommen beträgt dann etwa 20 Milliarden Euro. Die Vermögenssteuer ist im Grundgesetz Artikel 106 (2) vorgesehen, sie fließt ohne besondere Zweckbindung den Bundesländern zu.

75

Begründung

80 Die **weltweite Klimaerhitzung** hat nicht nur Auswirkungen auf die Umwelt. Sie bedroht die Menschheit in ihrer Existenz und hat auch furchtbare soziale Auswirkungen. Bereits **heute sind ca. 25 Millionen Menschen auf der Flucht**

vor den Folgen des Klimawandels. Das sind rund drei Mal mehr als aufgrund von Krieg und politischer Verfolgung. Laut Prognosen der Weltbank könnten bis 2050 im südlichen Afrika, Lateinamerika und Südasien mehr als 140
85 Millionen Menschen durch Dürren, Missernten, Sturmfluten und steigende Meeresspiegel ihr Zuhause verlieren und zur Umsiedlung gezwungen sein.

Auf der **Weltklimakonferenz von Paris 2015** haben sich die beteiligten Staaten deshalb darauf geeinigt, alle Anstrengungen zu unternehmen, um
90 die Erhöhung der globalen Durchschnittstemperatur möglichst auf **1,5 Grad Celsius** zu begrenzen. Das 1,5-Grad-Ziel bezieht sich nicht auf die jetzige Temperatur, sondern auf die vor der Industrialisierung. Seitdem hat sich die Erde aber bereits um etwa ein Grad erwärmt. Die jetzigen Veränderungen wie mehr Extremwetterlagen, steigende Meeresspiegel und schmelzendes
95 arktisches Meereis sind bereits Folgen dieser Temperaturzunahme.

Der Bericht des Weltklimarats (IPCC) macht deutlich, dass es große Unterschiede zwischen einer Erwärmung um 1,5 und einer um 2 Grad gibt:

- 100 • Die Begrenzung auf 1,5 Grad könnte bis 2050 die Zahl der betroffenen Menschen, die unter Wassermangel leiden, halbieren.
- Es würde weniger Hitzewellen und damit Hitzetote geben, ebenso weniger Starkregen und Dürren. Auch an Smog und Infektionskrankheiten würden weniger Menschen sterben.
- 105 • Der Meeresspiegel würde um fast zehn Zentimeter weniger ansteigen. Es könnte verhindert werden, dass die Eisdecke der westlichen Antarktis in eine unaufhaltsame Schmelze gerät.

**Ohne tiefgreifende und schnelle Veränderungen steuern wir nach Meinung
110 von Klimaexperten auf eine Erhöhung um drei bis vier Grad zu.**

Auch Deutschland verfehlt seine Klimaziele. Eine besonders negative Rolle spielt dabei der Verkehrssektor. Deswegen ist eine soziale und ökologische Verkehrswende überfällig.

115 Das Umweltbundesamt (UBA) schreibt dazu aktuell: „Das Mehr an Verkehr hebt zudem die bislang erreichten Verbesserungen im Klima- und Umweltschutz zum Teil wieder auf. So hat der Pkw-Verkehr zwischen 1995 und 2016 um 21 Prozent zugenommen (...) Die absoluten Kohlendioxid-Emissionen
120 des Straßengüterverkehrs erhöhten sich zwischen 1995 und 2017 trotz technischer Verbesserungen von 34,2 auf 41,0 Millionen Tonnen, also um 20 Prozent.“ UBA-Präsidentin Maria Krautzberger fordert deshalb klimapolitische Konsequenzen: „Bis 2030 müssen die Emissionen gegenüber 1990 um mindestens 55 Prozent gesenkt werden, bis 2040 um 70 Prozent. Aber vor
125 allem der Verkehrssektor bewegt sich weiterhin in die falsche Richtung. (...) Hier muss nun endlich etwas passieren“.

Insgesamt verursachte der Verkehrssektor 2017 nach Angaben des UBA fast 168 Millionen Tonnen Treibhausgase. Über 96 Prozent davon geht auf den Straßenverkehr zurück.

Auch das bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) zieht für den Freistaat eine negative Bilanz. Die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) seien zwischen 2005 und 2014 nicht mehr zurückgegangen: „Der Anteil des Verkehrs am CO₂-Ausstoß nimmt im Vergleich zu anderen Emissionsquellen zu.“

Das zeigt, wie **dringend notwendig eine Verkehrswende aus klimapolitischer Perspektive** ist. Ein zentraler Bestandteil einer neuen, klimafreundlichen und sozialen Verkehrspolitik muss der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sein. Das betrifft sowohl den schienengebunden Fern- und Regionalverkehr, als auch U-Bahnen, Straßenbahnen und Busse im kommunalen Bereich.

Deutschland hat insbesondere im Bahnbereich erhebliche Defizite gegenüber anderen Ländern, sowohl bei den Investitionen als auch bei der Infrastruktur. Während zum Beispiel **die Schweiz nach Angaben der Allianz pro Schiene 2017 über 360 Euro pro Kopf in die Bahn investierte** und Österreich als Zweitplatzierte über 180 Euro, gab die **Bundesrepublik nur 69 Euro pro Einwohner** aus. Sogar Italien liegt damit noch knapp vor Deutschland.

Auch bei der **Elektrifizierung des Bahnnetzes hinkt Deutschland mit nur 60 Prozent hinter anderen europäischen Staaten her**. In der Schweiz ist zum Beispiel das gesamte Bahnnetz elektrifiziert. **Der Freistaat Bayern liegt mit einem Elektrifizierungsgrad von rund 50 Prozent** noch einmal 10 Prozentpunkte hinter den schon miserablen gesamtdeutschen Werten.

Das alles zeigt, **wie notwendig eine Wende in der Verkehrspolitik** ist. Das betrifft den Personen- genauso wie den Güterverkehr. Das Bahnnetz und die Bahninfrastruktur müssen dafür auf allen Ebenen ausgebaut werden, genauso wie **der kommunale Nahverkehr in Stadt UND Land**. Der verbleibende Individualverkehr muss in Zukunft emissionsfrei sein – umweltfreundliche Verbrennungsmotoren können nur mehr eine kurzfristige Übergangslösung sein.

Massive Investitionen in den Fernverkehr, insbesondere in den Ausbau der Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken zwischen deutschen und europäischen Metropolen, kann außerdem den besonders klimaschädlichen Flugverkehr ersetzen wie das Beispiel der neuen ICE-Verbindung zwischen München und Berlin zeigt. Die Treibhausgas-Emissionen aus dem Luftverkehr haben sich allein in Bayern nach Angaben des LfU zwischen 1990 und 2014 verdreifacht.

Die enorme Zunahme der CO₂-Emissionen gerade im Güterverkehr zeigt auch, dass nicht der Lkw und schon gar nicht der autonom fahrende Gigaliner die Zukunft sein können. Der umweltfreundliche Güterverkehr der
175 Zukunft muss auf die Schiene und das Schiff verlagert werden.

Eine solche Verkehrswende erfordert enorme Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur, in das Bahnnetz, in die Anschaffung und Förderung neuer Wagen, in Umschlagslogistik und digitale Steuerung.
180

Der Übergang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und neuen Antriebstechniken bedeutet für den Automobilstandort Deutschland, insbesondere auch für den Freistaat Bayern, große Veränderungen. Allein durch den Umstieg zur Elektromobilität könnte nach einer Studie des Fraunhofer-Instituts
185 für Arbeitswirtschaft und Organisation bis 2030 jeder dritte Arbeitsplatz in der Antriebstechnik wegfallen. Für die Herstellung eines Elektromotors sind deutlich weniger Beschäftigte notwendig, als für den Bau eines Verbrennungs- oder Hybridmotors.

190 **Staat und Politik müssen diese Umbrüche struktur-, arbeitsmarkt- und sozialpolitisch begleiten** und alles dafür tun, dass Deutschland als Industrieland und Mobilitätsstandort an der Weltspitze bleibt. Dazu gehören **Beschäftigungsgarantien, tarifliche Absicherung** sowie **erhebliche Investitionen in Forschung, Infrastruktur, Fort- und Weiterbildung**.

195 **Zudem muss Mobilität für alle bezahlbar bleiben.** Das gilt insbesondere für Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs. Ziel sollte neben einem guten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zudem die Kostenfreiheit des öffentlichen Nahverkehrs sein, um den Menschen den Umstieg vom Auto auf Bahn und
200 Bus zu erleichtern.

Eine soziale und ökologische Verkehrswende kann nicht aus der Portokasse oder dem normalen Steueraufkommen bezahlt werden. Sie erfordert enorme Summen, die sozial gerecht aufgebracht werden müssen. Ein Problem
205 dieser Größenordnung kann, ähnlich wie der Lastenausgleich nach dem zweiten Weltkrieg, nur durch eine angemessene Beteiligung der großen Vermögen gelöst werden.

210 **Seit über 30 Jahren konzentriert sich der Reichtum immer mehr bei einer kleinen Minderheit der Gesellschaft.**

2011 besaß in der Bundesrepublik nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) ein Prozent der Bevölkerung fast 40 Prozent des Nettovermögens der deutschen Haushalte. **Anfang 2018**
215 **veröffentlichte das DIW, dass den zehn Prozent Reichsten insgesamt 60 Prozent des gesamten Vermögens gehören.** Die 45 reichsten Deutschen

haben demnach sogar genauso viel wie der gesamten Hälfte der ärmeren Haushalte.

220 Durch die **Erhebung einer Vermögensabgabe zur Finanzierung der Verkehrs-**
wende und der Wiedereinführung der Vermögenssteuer kann nicht nur
 dieser wichtige Schritt in eine bessere Zukunft getan werden, sondern sie
 tragen auch dazu bei, dass unsere Gesellschaft wieder gerechter wird, dass
 die Macht einer kleinen reichen Minderheit geringer wird und dass weniger
 225 Kapital für Spekulationen auf den Finanz- und Wohnungsmärkten zur
 Verfügung steht. So finanzierte Investitionen - statt Spekulationen - tragen
 dazu bei, die öffentliche Infrastruktur zu verbessern und die Wirtschaft
 stabiler und zukunftsfähiger zu machen.

230 Die Gewerkschaft ver.di hat dafür ein ökonomisch und sozial überzeugendes
 Konzept erarbeitet, das die SPD ohne Probleme übernehmen könnte
 (gekürzte Auszüge):

Die Vermögensteuer kann in aller Regel aus den laufenden Vermögens-
 235 erträgen finanziert werden. Die **Vermögensabgabe** kann bei sehr großen
 Vermögen auch Vermögenssubstanz umverteilen. Durch ihre Einmaligkeit
 und den in der Vergangenheit liegenden Bewertungsstichtag sowie die
 mehrjährige Streckung der Zahlungsverpflichtung ist das aber für alle
 betroffenen Reichen leistbar. Dazu tragen auch Sonderregelungen für
 240 Betriebsvermögen bei. Vorgeschlagen wird, für die **Vermögensabgabe ein**
Freibetrag von einer Million Euro Nettovermögen je erwachsener Person
anzusetzen und 200.000 Euro je Kind. Als Vermögen zählen Geldvermögen,
 Geschäftsvermögen sowie Immobilien abzüglich darauf liegender Schulden.
 Besteuert wird nur der Teil des Vermögens, der den Freibetrag übersteigt. Zu
 245 der Vermögensabgabe sollen in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtige
 natürliche Personen mit ihrem Weltvermögen herangezogen werden. Es
 wäre weniger als das reichste Prozent der Bevölkerung betroffen.

Um die aus der Abgabe und der Steuer resultierende Belastung für kleinere
 250 und mittlere Unternehmen, die sich im Eigentum einzelner oder weniger
 Personen befinden, zu reduzieren, wird vorgeschlagen, dass es für Betriebs-
 vermögen einen gesonderten Freibetrag von zwei Millionen Euro je Betrieb
 bzw. Unternehmen gibt. Durch diese Regelungen werden übermäßige
 Belastungen von Familienunternehmen vermieden. Mindestens 98 Prozent
 255 der im Unternehmensregister erfassten 3,6 Millionen Unternehmen in
 Deutschland dürften aufgrund ihres geringeren Werts nicht betroffen sein.

260 Grundsätzlich kann auf eine Besteuerung auch des Betriebsvermögens als
 Teil des Privatvermögens jedoch nicht verzichtet werden: Gerade sehr gro-

265 ße Vermögen liegen zu überwiegenden Anteilen als Betriebsvermögen vor, dazu gehören auch wesentliche Beteiligungen an Aktiengesellschaften und GmbHs. Über zwei Drittel der privaten Millionenvermögen sind Betriebsvermögen (...). Dies nicht zu berücksichtigen, wäre unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten nicht vertretbar. Aus verfassungsrechtlichen Gründen ist eine Besteuerung aller Vermögensarten geboten. Um das angestrebte Einnahmenvolumen von 300 Milliarden Euro zu erreichen, sind durchschnittliche Abgabesätze von etwa 20 Prozent erforderlich.