

Große Anfrage

der Abgeordneten Klaus Brähmig, Ernst Hinsken, Anita Schäfer, Peter Rauen, Ilse Aigner, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Monika Brudlewsky, Cajus Caesar, Wolfgang Dehnel, Thomas Dörflinger, Dr. Hans Georg Faust, Dr. Harald Kahl, Dr. Paul Krüger, Hans-Peter Repnik, Hannelore Rönsch (Wiesbaden), Edeltraut Töpfer und der Fraktion der CDU/CSU

Auswirkungen der Ökosteuer und der hohen Kraftstoffpreise auf den Deutschlandtourismus

Die ersten beiden Stufen der so genannten Ökosteuer haben offensichtlich zu massiven Belastungen der deutschen Tourismuswirtschaft und einer Schwächung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit geführt. Insbesondere die mit der preistreibenden Wirkung der Ökosteuer verbundenen hohen Preise für Heizöl, Strom, Benzin und Dieselkraftstoff belasten zunehmend die Wettbewerbsfähigkeit des Tourismusstandortes Deutschland. Der Benzinpreis besteht mittlerweile zu 70 % aus Mineralöl- und Mehrwertsteuer. Dabei ist über 50 % des Pkw-Verkehrs in Deutschland Freizeit- oder Urlaubsverkehr. Der Freizeitverkehr hat auch einen großen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen. Nach Schätzung des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung entfielen im Jahre 1999 etwa 768 Milliarden der insgesamt 947,2 Milliarden Personenkilometer in Deutschland auf den Freizeitverkehr. Außerdem verteuert die Ökosteuer auch die Heiz- und Energiekosten der touristischen Infrastruktureinrichtungen in deutschen Ferienregionen wie z. B. Bäder, Sport- und Freizeitanlagen sowie bei Volksfesten und Freizeitparks.

Für Besucher aus dem Ausland, die häufig mit dem eigenen Pkw oder dem Reisebus anreisen, verteuern sich durch die Ökosteuer Fahrten nach und innerhalb Deutschlands. Gleichzeitig vergrößern sich für den Tourismusstandort Deutschland die Wettbewerbsverzerrungen gegenüber ausländischen Konkurrenzzielen. Für Reisende aus Deutschland sinkt daher die Attraktivität des eigenen Landes als Urlaubsziel aufgrund der steigenden Kosten zugunsten des Auslandsurlaubs. Denn das Reiseziel entscheidet über die Wahl der Verkehrsmittel: Der Anteil der Nutzung des eigenen Pkw bei Urlaubsreisen im Inland wird auf 73 % geschätzt, der Anteil des Busses auf weitere 10 %. Dies macht die Abhängigkeit des Deutschlandtourismus vom Kraftstoffpreis deutlich. Im Gegensatz dazu ist bei Auslandsreisen die Nutzung des Pkw deutlich geringer. Je weiter das Reiseziel entfernt ist, desto höher ist der Anteil des Flugzeugs, das bei vielen Auslandsreisezielen das meistgenutzte Verkehrsmittel ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Folgen erwartet die Bundesregierung für den Urlaubsreiseverkehr aus dem Ausland nach Deutschland durch die bisher erfolgten sowie durch die in den nächsten Jahren geplanten Stufen der Ökosteuer?
2. Sieht die Bundesregierung in der Tatsache, dass in den Nachbarländern Österreich, der Schweiz, Luxemburg, der Tschechischen Republik und Polen die Benzinpreise niedriger liegen als in Deutschland, Wettbewerbsnachteile für die deutsche Tourismuswirtschaft?

Ist zu erwarten, dass insbesondere durch die in den letzten Wochen geführten öffentlichen Diskussionen über die hohen Benzinpreise im Inland deutsche Urlauber sich aufgrund dieser niedrigeren Preise verstärkt für einen Urlaub in diesen Ländern statt in Deutschland entscheiden?
3. Erwartet die Bundesregierung zusätzliche verkehrliche Belastungen in deutschen Grenzorten und -regionen durch einen von der Ökosteuer mitverursachten Tanktourismus in die Nachbarländer mit günstigeren Benzinpreisen?
4. Erwartet die Bundesregierung aufgrund der sich durch die Ökosteuer verschärfenden unterschiedlichen Besteuerung der einzelnen Verkehrsträger Pkw, Bus, Bahn und Flugzeug zuungunsten der im Deutschlandtourismus hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel eine Steigerung des Anteils der Auslandsreisen unserer Bevölkerung gegenüber den Inlandsreisen?
5. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der unterschiedlichen Besteuerung der einzelnen Verkehrsträger in Deutschland?
6. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung von den bisherigen sowie den geplanten weiteren Stufen der Ökosteuer auf die Verkehrsströme innerhalb Deutschlands, insbesondere für den Freizeitverkehr?
7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrbelastung durch die Benzin- und Dieselpreissteigerungen seit Beginn dieses Jahres pro Jahr und Fahrzeug ein?
8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrbelastung seit Beginn dieses Jahres pro Jahr für Wohnmobile ein, und erwartet sie aufgrund dieser höheren Kosten und der nächsten Stufen der Ökosteuer eine Veränderung des Reiseverhaltens gerade in diesem Bereich, in dem Fahrten fast ausschließlich Urlaubs- und Freizeitzwecken dienen?
9. Wie schätzt die Bundesregierung die weitere Entwicklung für den Tourismusstandort in den Segmenten Städtereisen, Tagesausflüge und Kurzreisen ein, die einerseits gegenwärtig hohe Zuwachsraten verzeichnen, andererseits von den hohen Benzinpreisen und der weiter steigenden Ökosteuer besonders betroffen sind?
10. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung von den hohen Heizöl-, Strom-, Benzin- und Dieselpreisen auf die Urlaubsdauer und auf die Urlaubshäufigkeit unserer Bevölkerung?
11. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung im Bereich der Ausgaben von Deutschlandurlaubern am Zielort aufgrund des um die erhöhten Treibstoffkosten reduzierten Urlaubsbudgets, insbesondere für die Hotellerie, Gastronomie, beim Einzelhandel, beim Souvenir-Kauf sowie bei Ausflügen und Konzertbesuchen?

12. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, die Benzin- bzw. Ökosteuer auf den Tankquittungen ähnlich wie die Mehrwertsteuer gesondert auszuweisen, damit die Kunden die nicht produktbezogenen Bestandteile des Endpreises genau erkennen und dadurch die Argumente in der gegenwärtigen öffentlichen Diskussion über die Ökosteuer noch besser selbst bewerten können?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkung der hohen Benzinpreise auf die Urlaubsmöglichkeiten bzw. das Urlaubsverhalten von Familien mit Kindern, die im letzten Jahr nach Aussage der Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen zu 68 % den Pkw und nur zu 24 % das Flugzeug als Verkehrsmittel für ihre Urlaubsreise benutzten?
14. Trifft es zu, dass die überwiegend mittelständisch geprägte deutsche Tourismuswirtschaft eine besondere Belastung durch die Ökosteuer zu tragen hat, weil viele Betriebe kleine eigentümergeführte Unternehmen ohne Angestellte sind bzw. es hier einen hohen Anteil von Mitarbeit durch Familienangehörige gibt und sie daher häufig kaum oder überhaupt nicht von einer Entlastung bei den Lohnnebenkosten profitieren können?
15. Wie vereinbart die Bundesregierung ihre eigenen Planungen, das Jahr 2001 – wie dies von der Fraktion der CDU/CSU gefordert wurde – zum „Jahr des Tourismus in Deutschland“ zu machen, mit der für 2001 geplanten dritten Stufe der Ökosteuer?
16. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die bisherigen Stufen der Ökosteuer ein positives Signal für den Deutschlandtourismus gegeben haben bzw. die weiteren geplanten Stufen dies tun werden?
17. Plant die Bundesregierung Ausgleichsmaßnahmen für die deutsche Tourismuswirtschaft aufgrund der besonderen Belastungen durch die Ökosteuer?
18. Trifft es zu, dass ausgerechnet die unter ökologischen Gesichtspunkten vorbildliche Bustouristik in besonderem Maße von der Preiserhöhung bei Treibstoffen belastet ist, da hier Preiserhöhungen bei den Kunden kaum durchzusetzen bzw. für die zur diesjährigen Sommer- und Herbstsaison angebotenen Busreisen auch gesetzlich kaum möglich sind, und viele vorwiegend mittelständische Busreiseunternehmen in ihrer Existenz bedroht sind?
19. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrbelastung des ebenfalls ökologisch vorbildlichen Bahnverkehrs durch die bisherigen sowie die geplanten weiteren Stufen der Ökosteuer ein?
20. Trifft es zu, dass im Hotel- und Gaststättengewerbe die Kostenbelastung durch die um die Ökosteuer erhöhten Heizöl-, Strom- und Energiepreise deutlich über der Entlastung der Betriebe bei den Lohnnebenkosten liegt?
21. Trifft es zu, dass im Schaustellergewerbe die Mehrbelastung der Ökosteuer durch höhere Kraftstoff- und Energiekosten sogar ein Vielfaches höher ist als die Entlastung bei den Lohnnebenkosten, da es als Reisegewerbe nicht nur in besonderem Maße von den gestiegenen Kraftstoffpreisen betroffen ist, sondern auch durch den außergewöhnlich hohen Energieeinsatz z. B. für die attraktive Beleuchtung auf Volksfesten und große energieintensive Fahrgeschäfte?

Berlin, den 4. Juli 2000

Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

