

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Klaus Brähmig, Ernst Hinsken, Anita Schäfer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/3867 –**

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 Dieselmotorkraftstoff 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 Konkurrenzländern. 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.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 12. Oktober 2000 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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?

Die Rahmenbedingungen für den Tourismus in Deutschland werden von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt. Die Ökosteuer muss im Zusammenhang mit allen Maßnahmen der ökologischen Steuerreform sowie der gesamten Finanzpolitik betrachtet werden. Sie ist auf eine langfristige Politik der Nachhaltigkeit und rationelle Energieverwendung gerichtet und wird die Rahmenbedingungen für den Tourismus eher positiv beeinflussen, denn Investitionen in energiesparende Maßnahmen und Anreize für mehr Klimaschutz im Sinne einer am Leitbild der Nachhaltigkeit orientierten Umweltpolitik entsprechen immer mehr auch der Erwartungshaltung des modernen Urlaubers.

So ist auch seit 1999 eine äußerst positive Entwicklung des Reiseverkehrs aus dem Ausland nach Deutschland (sog. Incoming-Tourismus) zu verzeichnen: Bereits im sechsten Jahr hintereinander konnte bei den Übernachtungen ausländischer Gäste wieder eine Zunahme registriert werden. Deren Zahl erhöhte sich 1999 um 3,7 % und damit über das allgemeine Wirtschaftswachstum hinaus sogar noch auf 35,7 Millionen und überstieg damit nach neun Jahren erstmals den bisherigen Höchstwert aus dem Jahr 1990, der damals allerdings allein für das frühere Bundesgebiet gemessen wurde. Im deutschen Beherbergungsgewerbe konnten Steigerungen der Übernachtungszahlen für alle wichtigen Herkunftsländer festgestellt werden. Das größte Plus wurde wie schon im Vorjahr bei den Gästen aus den Vereinigten Staaten festgestellt, deren Übernachtungen gegenüber dem Vorjahr um 6,1 % zunahm. Spürbare Zuwächse der Übernachtungszahlen wurden auch für die Herkunftsländer Niederlande (+ 4,2 %), Italien (+ 9,2 %), Großbritannien und Nordirland (+ 4,8 %), Österreich (+ 8,3 %), die Schweiz (+ 6,1 %) und Dänemark (+ 5,2 %) festgestellt. Von Januar bis Mai 2000 sind die Ausländerübernachtungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um weitere 5,6 % gestiegen.

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?

Die Entwicklung der Tankstellenpreise in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie in den Staaten Mittel- und Osteuropas verfolgt die Bundesregierung mit besonderem Interesse. Der Vergleich der Tankstellenpreise für Superbenzin und Diesel in den Nachbarstaaten zeigt, dass sich das Verhältnis der Preise in Deutschland zu denen anderer Staaten trotz der Mineralölsteuererhöhungen zum 1. April 1999 und 1. Januar 2000 kaum geändert hat.

Es trifft zu, dass die Tankstellenpreise für Superbenzin in Polen, der Tschechischen Republik, Luxemburg, der Schweiz und Österreich niedriger als in Deutschland sind (dies gilt mit Ausnahme der Schweiz entsprechend für Die-

sel) wie der nachstehenden Tabelle mit Preisen der 33. Kalenderwoche 2000 beispielhaft zu entnehmen ist:

	Land	Diesel (DM je Liter)		Land	Superbenzin (DM je Liter)
1	Polen	1,26	1	Polen	1,66
2	Luxemburg	1,32	2	Tschech. Rep.	1,69
3	Tschech. Rep.	1,32	3	Luxemburg	1,75
4	Österreich	1,48	4	Schweiz	1,78
5	Deutschland	1,53	5	Österreich	1,87
6	Belgien	1,56	6	Deutschland	1,99
7	Niederlande	1,66	7	Belgien	2,17
8	Frankreich	1,68	8	Dänemark	2,19
9	Schweiz	1,82	9	Frankreich	2,27
10	Dänemark	1,84	10	Niederlande	2,36

Die Rangfolge Deutschlands hat sich bei überall weiter gestiegenen Preisen für Mineralölprodukte bis zur 39. Kalenderwoche nicht geändert.

Die Höhe der Kraftstoffpreise dürfte bei der Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Urlaubsland angesichts viel gewichtigerer Faktoren (wie Erholungs- und Erlebniswert, Naturschönheiten, Freizeitangebote oder Sicherheit) nur eine untergeordnete Rolle spielen. Daher ist nicht zu erwarten, dass deutsche Urlauber wegen der Diskussion über die Kraftstoffpreise statt in Deutschland Erholung in Ländern mit niedrigeren Kraftstoffpreisen suchen. Beispielsweise sind für viele deutsche Touristen Italien und Frankreich attraktive Urlaubsländer, obwohl die Kraftstoffpreise dort im europaweiten Vergleich auf einem hohen Niveau sind und oft zusätzlich Maut zu bezahlen ist.

3. Erwartet die Bundesregierung zusätzliche verkehrliche Belastungen in deutschen Grenzorten und -regionen durch einen von der Ökosteuer mitverursachten Tanktourismus in die Nachbarländer mit günstigeren Benzinspreisen?

Einen gewissen, regional begrenzten Tanktourismus hat es bereits vor der ökologischen Steuerreform gegeben. Erkenntnisse über eine durch die ökologische Steuerreform bedingte Zunahme liegen nicht vor. Grundsätzlich dürften aber neben den Unterschieden bei den Kraftstoffpreisen auch die Verkehrssituation bzw. das Verkehrsaufkommen an den Grenzübergängen vor allem zu Polen und der Tschechischen Republik sowie die Art und Qualität der Kraftstoffsorten in den Nachbarstaaten Deutschlands von Bedeutung sein.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zum Tanktourismus in der Bundestagsdrucksache 14/2855 verwiesen.

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?

Entsprechend den Ausführungen in der Antwort auf Frage 2 hängt die Wahl eines Reiseziels von einer Vielzahl von Faktoren ab. Eine Steigerung des Anteils der Auslandsreisen deutscher Urlauber zu Lasten der Inlandsreisen aufgrund

der ökologischen Steuerreform wird nicht erwartet. Dagegen spricht auch die jüngste Saisonumfrage des Deutschen Industrie- und Handelstags (DIHT), nach der der Deutschlandtourismus zunehmend an Fahrt gewinnt und für diesen Tourismussektor eine durchweg gute Geschäftslage für das Jahr 2000 erwartet wird. Kreative Ideen, Spezialthemen und regionalübergreifende Kooperationen locken immer mehr deutsche Urlauber in heimische Urlaubsgebiete. Davon profitieren in besonderem Maße die neuen Bundesländer (s. auch S. 5 ff. des Tourismuspolitischen Berichts der Bundesregierung, Bundestagsdrucksache 14/2473).

5. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der unterschiedlichen Besteuerung der einzelnen Verkehrsträger in Deutschland?

Die Bundesregierung hält grundsätzlich eine Mineralölbesteuerung sämtlicher Verkehrsträger unter dem Gesichtspunkt der steuerlichen Gleichbehandlung sowie der Verkehrs- und wettbewerbspolitischen Harmonisierung für notwendig. Im Hinblick auf die Steuerbefreiungen für die Luft- und Schifffahrt gibt es aber einen begrenzten Handlungsspielraum (s. dazu Bundestagsdrucksache 14/3682: Antwort der Bundesregierung auf Frage 5 der Großen Anfrage zur Bahnreform und Eisenbahnpolitik).

Hinsichtlich des Wettbewerbsnachteils des umsatzsteuerpflichtigen Bahn- und Busverkehrs gegenüber dem grenzüberschreitenden umsatzsteuerbefreiten Luftverkehr setzt sich die Bundesregierung auch weiterhin für eine praktikable, wettbewerbsneutrale und für alle Verkehrsträger gleiche Umsatzbesteuerung ein. In diesem Zusammenhang strebt die Bundesregierung auch die Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Luftverkehr an. Dies setzt aber mit Blick auf die Wettbewerbssituation der europäischen Luftverkehrsunternehmen eine Einigung auf EU-Ebene nach Vorlage eines entsprechenden Richtlinienvorschlags durch die Europäische Kommission und darüber hinaus eine globale Lösung voraus.

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?

Die Mineralölsteuererhöhungen im Zuge der ökologischen Steuerreform wirken auf den motorisierten Verkehr über den Tankstellenabgabepreis für Kraftstoffe. Die Entwicklung der Kraftstoffpreise wird gleichzeitig von weiteren wesentlichen Faktoren wie der Preisentwicklung des Rohöls auf den internationalen Märkten, dem Dollarkurs und der Preispolitik der Mineralölwirtschaft beeinflusst. Abgesehen von einem zu unterstellenden leicht dämpfenden Effekt ist daher eine isolierte Betrachtung und gesicherte Vorausschätzung der Wirkungen einer Mineralölsteuererhöhung losgelöst von den anderen Preisbildungsfaktoren für Kraftstoffe nicht möglich. Dies wird anhand folgender zwei Beispiele deutlich:

Beispiel 1: Der Tankstellenpreis für Superbenzin ist von 154,7 Pfennig je Liter im Dezember 1998 auf 184,2 Pfennig je Liter im Dezember 1999, also um 29,5 Pfennig je Liter, gestiegen. Davon entfallen 6 Pfennig auf die Mineralölsteuererhöhung zum 1. April 1999 und 4 Pfennig auf die Mehrwertsteuer.

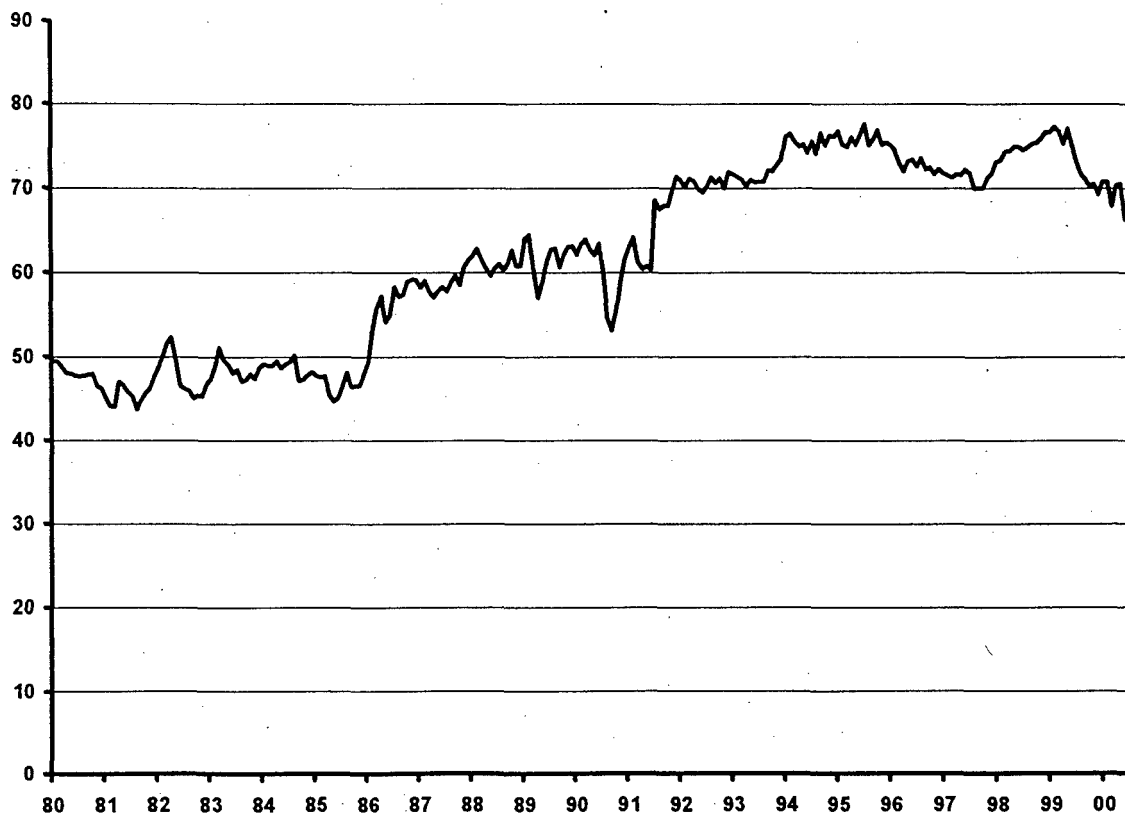
Beispiel 2: Der Tankstellenpreis für Superbenzin ist von 167,8 Pfennig je Liter im Juni 1999 auf 207 Pfennig je Liter im Juni 2000, also um 39,2 Pfennig je

Liter, gestiegen. Davon entfallen 6 Pfennig auf die Mineralölsteuererhöhung zum 1. Januar 2000 und 5,4 Pfennig auf die Mehrwertsteuer.

In Beispiel 1 macht der nicht auf die ökologische Steuerreform zurückzuführende Preisanstieg rd. 80 % und in Beispiel 2 rd. 85 % aus. Bezogen auf den Tankstellenpreis im Dezember 1999 (Beispiel 1) beträgt der durch die ökologische Steuerreform erhöhte Mineralölsteueranteil lediglich 3,3 % und 5,8 % im Juni 2000 (Beispiel 2: 12 Pfennig).

Auswirkungen auf die Verkehrsströme können auch nicht vom Anteil der Mineralöl- und Mehrwertsteuer am Kraftstoffpreis abgeleitet werden, wie die Aussage „Der Benzinpreis besteht mittlerweile zu 70 % aus Mineralöl- und Mehrwertsteuer. Dabei ist über 50 % des Pkw-Verkehrs in Deutschland Freizeit- oder Urlaubsverkehr.“ in den den Fragen vorangestellten Vorbemerkungen unterstellt. Die nachstehende Grafik, die den prozentualen Mineralöl- und Mehrwertsteueranteil für Superbenzin von 1980 bis zum Juli 2000 darstellt, verdeutlicht, dass der Steueranteil das Resultat von im Vergleich zur ökologischen Steuerreform höheren Mineralölsteuer- und drei Mehrwertsteuererhöhungen in den 80er und 90er Jahren ist. Zwischenzeitlich hatte der Steueranteil nahezu 80 % betragen; gleichzeitig hatte der Verkehr kontinuierlich zugenommen. In den letzten zwei Jahren ist der Anteil sogar wieder zurückgegangen.

Steueranteil in Prozent am Preis für Superbenzin in den Jahren 1980 bis 2000



Im Übrigen wird auf die Seite 16 ff. des Tourismuspolitischen Berichts der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 14/2473) verwiesen.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrbelastung durch die Benzin- und Dieselpreissteigerungen seit Beginn dieses Jahres pro Jahr und Fahrzeug ein?

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes betrug im Dezember 1999 der Preis für 10 Liter Normalbenzin, Markenware in Selbstbedienung 17,88 DM. Bei einem Durchschnittsverbrauch von 8,9 Liter Kraftstoff auf 100 km und einer Fahrleistung von 12 700 km/Jahr (DIW, Verkehr in Zahlen 1999, S. 155 und 277) bedeutet die Kraftfahrstoffteuerung eine Mehrbelastung in den Monaten Januar bis August von rd. 96 DM, davon entfallen 45 DM auf die Ökosteuer.

Der durchschnittliche Verbrauch von Dieselfahrzeugen beträgt 7,5 Liter Kraftstoff auf 100 km und einer Fahrleistung von 17 000 km/Jahr (DIW, Verkehr in Zahlen 1999, S. 155 und 277). Hier bedeutet die Kraftfahrstoffteuerung eine Mehrbelastung in den Monaten Januar bis August von rd. 47 DM.

Prognosen über die zukünftige Entwicklung liegen derzeit nicht vor.

Normalbenzin

	Preis in DM	Preissteigerung gegenüber Dez. 99 in DM	Zusatzkosten gegenüber Dez. 99 in DM	davon Ökosteuer
Dez 99	1,79			
Jan 00	1,85	0,06	5,46	5,65
Feb 00	1,84	0,06	5,27	5,65
Mrz 00	1,94	0,15	14,41	5,65
Apr 00	1,86	0,08	7,16	5,65
Mai 00	1,85	0,07	5,37	5,65
Jun 00	2,02	0,23	21,76	5,65
Jul 00	2,01	0,22	20,72	5,65
Aug 00	1,96	0,17	15,92	5,65
Summe			96,08	45,21

(Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen)

Diesel

	Preis in DM	Preissteigerung gegenüber Dez. 99 in DM	Zusatzkosten gegenüber Dez. 99 in DM
Dez 99	1,45		
Jan 00	1,52	0,07	7,86
Feb 00	1,51	0,06	6,69
Mrz 00	1,54	0,10	10,52
Apr 00	1,42	-0,02	-2,23
Mai 00	1,44	-0,01	-0,85
Jun 00	1,52	0,07	7,86
Jul 00	1,50	0,06	6,27
Aug 00	1,55	0,10	10,73
Summe			46,86

(Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen)

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 Freizeitzielen dienen?

Die Mehrbelastung für Wohnmobile durch die Preisentwicklung seit Beginn dieses Jahres hängt von deren Durchschnittsverbrauch und Jahresfahrleistung ab. Dazu stehen der Bundesregierung keine Informationen zur Verfügung.

Die Bundesregierung würde es begrüßen, wenn von den gestiegenen Preisen für Kraftstoffe auch in diesem Sektor ein Anstoß zu einem energiesparenden Fahrverhalten und der Entwicklung, Produktion und Anschaffung von energiesparenden Wohnmobilen ausgehen würde. Eine durch die Preisentwicklung verursachte Einschränkung des Urlaubs mit Wohnmobilen insgesamt wird jedoch nicht erwartet, denn nach Angaben des Verbands Deutscher Wohnwagen- und Wohnmobil-Hersteller e.V. (VDWH) befindet sich die wirtschaftliche Entwicklung der Freizeitfahrzeugindustrie unvermindert kräftig im Aufwind. Bei den Caravans wurde aktuell nach neun Monaten (September bis Mai) der laufenden Caravan-Saison 1999/2000 mit 17 924 (1998: 16 782) neu zugelassenen Einheiten ein Plus von 6,8 % und bei den Reisemobilen mit 13 457 (1999: 11 002) Einheiten ein Plus von 22,3 % erzielt. Damit hat sich in den letzten zehn Jahren allein der Bestand an Reisemobilen in Deutschland auf derzeit ca. 435 000 Fahrzeuge mehr als verdoppelt.

Entsprechend erfreut sich – nach Rückgängen in drei aufeinanderfolgenden Jahren – auch der Campingtourismus in Deutschland ständig steigender Beliebtheit. So wurde 1999 laut Statistischem Bundesamt im Vergleich zu 1998 ein Gästeplus von 9,3 % und ein Übernachtungsplus von 7,1 % erreicht. Von allen deutschen im hier betrachteten Sinne mobilen Touristen sind durchschnittlich 60 % mit dem Caravan und 40 % mit dem Reisemobil unterwegs.

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?

Der Städtetourismus erfreut sich steigender Besucherzahlen. 1999 stieg nach Angaben des Statistischen Bundesamtes die Zahl der Übernachtungen in Großstädten (mit mehr als 100 000 Einwohnern) mit 6,3 % wieder deutlich stärker als im Durchschnitt aller Gemeinden. Hierbei schlägt sich die Entwicklung sowohl von geschäftlich als auch von privat motivierten Städtereisen nieder. Der Trend zu häufigeren, aber kürzeren Reisen setzt sich – zumindest in 1999 – fort. Es gibt kaum Anzeichen dafür, dass diese Entwicklung in den genannten Segmenten durch die gestiegenen Benzinpreise und die ökologische Steuerreform wesentlich beeinflusst wird.

10. Welche Auswirkungen erwartet die Bundesregierung von den hohen Heizöl-, Strom-, Benzin- und Dieselpreisen auf die Urlaubsdauer und auf die Urlaubshäufigkeit unserer Bevölkerung?

Die Bundesregierung erwartet hier keine wesentliche Veränderung der Urlaubsdauer und Urlaubshäufigkeit in Abhängigkeit von den Heizöl-, Strom-, Benzin- und Dieselpreisen.

Soweit die Preissteigerungen beim Heizöl und den Kraftstoffen auf die Ökosteuer zurückzuführen sind, erinnert die Bundesregierung daran, dass die ökologische Steuerreform Teil eines umfassenden steuerlichen und haushaltspolitischen Gesamtkonzepts der Bundesregierung ist, das in der Gesamtwirkung eine spürbare Verringerung der Abgabenbelastung vor allem für Familien und den Mittelstand bewirkt und mehr Spielraum für Investitionen, Wachstum und Beschäftigung eröffnet. Das Steuermehraufkommen mittels der damit finanzierten Entlastung der Lohnnebenkosten und eines Marktanreizprogramms für Erneuerbare Energien wird an den Großteil der Bürgerinnen und Bürger zurückgegeben. Damit trägt sie zum Abbau von Arbeitslosigkeit und zu mehr Beschäftigung bei, was u. a. dem Tourismus zugute kommt. Vor allem die privaten Haushalte werden zusätzlich im Zuge der Steuerreform 2000 um rd. 33 Mrd. DM entlastet. Rechnet man alle Maßnahmen der Bundesregierung im Zeitraum von 1998 bis 2005 zusammen, beträgt die Entlastung für die privaten Haushalte sogar rd. 65 Mrd. DM.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass das Ausgabeverhalten von Deutschlandurlaubern von einer Vielzahl von Faktoren abhängt und die Höhe des zur Verfügung stehenden Urlaubsbudgets durch die Kraftstoffpreise am Zielort nicht wesentlich beeinflusst wird.

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?

Verkäufern von Kraftstoffen steht es grundsätzlich frei, auf den im Tankstellenpreis enthaltenen Mineralölsteueranteil – insgesamt oder getrennt nach dem Anteil vor und nach Inkrafttreten der ökologischen Steuerreform – hinzuweisen. Vereinzelt ist dies bereits mittels Aufkleber an den Zapfsäulen oder Broschüren, die von der Mineralölwirtschaft in Tankstellen ausgelegt worden sind, geschehen.

Darüber hinaus lehnt die Bundesregierung eine gesetzlich vorgeschriebene anteilige Ausweisung der im Kraftstoffpreis enthaltenen Mineralölsteuer wegen des für die Mineralölwirtschaft entstehenden unnötigen administrativen Mehraufwandes ab.

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?

Wie in den Antworten auf die Fragen 2 und 10 dargelegt, dürften die Benzpreise die Urlaubsmöglichkeiten bzw. das Urlaubsverhalten von Familien mit Kindern nicht wesentlich beeinflussen.

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?

Es ist richtig, dass es im Gastgewerbe einen hohen Anteil von Selbstständigen mit mithelfenden Familienangehörigen gibt (s. auch S. 7 des Tourismuspolitischen Berichts der Bundesregierung, Bundestagsdrucksache 14/2473). Soweit Beschäftigte nicht rentenversicherungspflichtig sind, kommt ihnen die mit dem Steuermehraufkommen aus der ökologischen Steuerreform finanzierte Senkung und Stabilisierung des Beitragssatzes in der Rentenversicherung nicht zugute, so dass es zu einer gewissen Nettobelastung im Rahmen der ökologischen Steuerreform kommt. Allerdings dürfen die erheblichen Entlastungen durch die Steuerreform 2000 und die Möglichkeit, die aus der ökologischen Steuerreform entstehende Belastung durch geeignete und klimapolitisch erforderliche Anpassungsreaktionen hinsichtlich des Energieverbrauchs zu reduzieren, nicht vergessen werden (s. auch die Antwort auf Frage 10). Insofern kann von einer „besonderen“ Belastung in dieser Form nicht gesprochen werden.

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?

Die Bundesregierung sieht einen Zusammenhang, jedoch keinen Widerspruch zwischen ihrem Vorhaben, das Jahr 2001 zum „Jahr des Tourismus in Deutschland“ zu erklären, und der dritten Stufe der ökologischen Steuerreform.

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?

Die Bundesregierung ist davon überzeugt, dass gerade der Tourismus von den positiven Effekten der ökologischen Steuerreform auf die Umwelt profitieren wird, denn der Tourismus ist wesentlich von einer intakten Umwelt und Natur abhängig. Zudem werden durch höhere Kraftstoffsteuern Anreize gegeben, regionale Urlaubsziele stärker in die nähere Betrachtung zu nehmen. Dies kann positive Auswirkungen auf den Deutschlandtourismus und die Nachfrage nach regionalen und günstigeren – weil weniger transportintensiven – Produkten haben. Eine derartige positive Veränderung zugunsten des Deutschlandtourismus

kann den Standort Deutschland auch ein Stück weit unabhängiger von möglicherweise negativen Effekten der Globalisierung machen.

17. Plant die Bundesregierung Ausgleichsmaßnahmen für die deutsche Tourismuswirtschaft aufgrund der besonderen Belastungen durch die Ökosteuer?

Besondere Ausgleichsmaßnahmen zugunsten des deutschen Tourismusgewerbes sind nicht beabsichtigt, weil es insgesamt keine Anzeichen für eine besondere durch die ökologische Steuerreform verursachte Belastung gibt. Nach Berechnungen des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung wird dieser Wirtschaftszweig insgesamt im Jahr 2003 sogar um 93 Mio. DM entlastet.

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?

Aufgrund der mit der ökologischen Steuerreform bis in das Jahr 2003 hinein festgelegten Mineralölsteuersätze wird auch die Bustouristik erstmals in die Lage versetzt, die künftige steuerliche Belastung der Kraftstoffe in ihre Preiskalkulation einzubeziehen und durch entsprechendes Verhalten und Investitionen zu reagieren. Der Bundesregierung sind daher konkrete Fälle von Existenzbedrohungen, welche sich ausschließlich durch die ökologische Steuerreform erklären ließen, nicht bekannt. Im Übrigen geht die Bundesregierung davon aus, dass den Unternehmen der Bustouristik bekannt ist, welche anderen, schwerer abschätzbaren Faktoren außerhalb der Mineralölsteuersätze die Kraftstoffpreise beeinflussen, und dass sie diese Risiken bei der Kalkulation längerfristiger Angebote entsprechend berücksichtigen.

Außerdem wächst der Deutschlandurlaub mit Busunternehmen weiter. Nach der in der Antwort auf Frage 4 erwähnten Umfrage des DIHT stufen die Omnibusunternehmen die letzte Saison positiv ein. 36 % meldeten eine gute Geschäftslage (Vorjahr 32 %), weitere 48 % eine befriedigende. Mehr als ein Drittel der Unternehmen konnte Umsatzsteigerungen erzielen (Vorjahr 32 %). Die Inlandsreisen sind bei 20 % der Omnibusunternehmen gestiegen (Vorjahr 17 %) und festigten die Position des Deutschlandurlaubs. Lediglich die Auslandsbuchungen entwickelten sich mit 33 % etwas schwächer (Vorjahr 35 %), was aber nicht auf die ökologische Steuerreform zurückzuführen ist. Nach der in Frage 2 unterstellten Annahme wäre eine umgekehrte Reaktion die logische Folge gewesen.

19. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Mehrbelastung des ebenfalls ökologisch vorbildlichen Bahnverkehrs durch die bisherigen sowie die geplanten weiteren Stufen der Ökosteuer ein?

Die Auswirkungen der Ökosteuer (Mineralöl- und Stromsteuer) auf die Deutsche Bahn AG stellen sich nach ihren Angaben im Zeitraum 1. April 1999 bis 31. Dezember 2003 wie folgt dar:

	1999	2000	2001	2002	2003	1999-2003
	in Mio. DM					
Belastung DB AG (Brutto),	140	231	285	340	385	1.381
davon:						
DB Regio	66	99	128	152	172	617
DB Reise & Touristik	26	47	50	58	67	248
Entlastung Lohnnebenkosten (insgesamt)	41	47	56	64	71	279
Nettobelastung (insgesamt)	99	184	229	276	314	1.102

Zu Gunsten des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene und des öffentlichen Personennahverkehrs wurden im Rahmen der ökologischen Steuerreform folgende Vergünstigungen eingeführt:

- Der Schienenbahnverkehr unterliegt bei der Stromsteuer einem gegenüber dem Regelsteuersatz 50 % ermäßigten Steuersatz.
- Der Personennahverkehr mit Bussen und Bahnen wird in den vier Stufen der ökologischen Steuerreform von 2000 bis 2003 nur mit der Hälfte der Erhöhung der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe belastet.
Eine isolierte Betrachtung der Bahn ist im Übrigen nicht aussagekräftig. Denn erst das relative Preisverhältnis von Wettbewerbern vermag Auskunft über mögliche Auswirkungen zu geben.
Betrachtet man folglich die durch die ökologische Steuerreform ausgelöste Preissteigerung bei Bahn und Auto in Bezug auf 100 Personen, so beträgt sie bei Ersterem ungefähr nur ein Viertel im Vergleich zu Letzterem.

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?

Es wird auf die Antwort auf Frage 14 verwiesen.

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 Reisege- werbe nicht nur in besonderem Maße von den gestiegenen Kraftstoffprei- sen betroffen ist, sondern auch durch den außergewöhnlich hohen Energieeinsatz z. B. für die attraktive Beleuchtung auf Volksfesten und große energieintensive Fahrgeschäfte?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen dürfte im Schau- stellergewerbe die Belastung durch die Mineralöl- und Stromsteuererhöhung

im Rahmen der ökologischen Steuerreform die Entlastung aus der mit dem Steuermehraufkommen finanzierten Senkung und Stabilisierung der Beitragsätze in der Rentenversicherung übersteigen. Ursachen dafür sind einerseits der verhältnismäßig hohe Strombedarf für die Beleuchtung von jährlich ca. 40 000 Volksfesten und für den Betrieb energieintensiver Fahrgeschäfte und andererseits die geringe Beschäftigung rentenversicherungspflichtiger Arbeitnehmer. Zudem sind für das Schaustellergewerbe als größtenteils mobiles Gewerbe die Kraftstoffkosten von besonderer Bedeutung. Allerdings kann die Aussage, die Belastung durch die ökologische Steuerreform übersteige die Entlastung um ein Vielfaches, mangels hinreichender Daten nicht bestätigt werden.