

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Birgit Homburger, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Dr. Christel Happach-Kasan, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Finanzierung der Bundesfernstraßen

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch ist aktuell die Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland, dargestellt in zugelassenen Pkw je tausend Einwohner und in zugelassenen Pkw je Haushalt?
2. Wie hoch sind die Fahrleistungen von schweren Lkw (über 12 t Gesamtgewicht), leichten Nutzfahrzeugen (2,8 t bis 12 t Gesamtgewicht) und Pkw auf dem deutschen Fernstraßennetz, unterteilt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen?
3. Wie hoch ist die durchschnittliche Fahrleistung eines einzelnen Fahrzeugs der jeweiligen Benutzerkategorie (schwere Lkw, leichte Nutzfahrzeuge, Pkw) auf dem deutschen Fernstraßennetz, unterteilt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen?
4. Wie hoch waren die Investitionen des Bundes in das Fernstraßennetz, dargestellt in der Zeitreihe seit 1994 und unterteilt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen?
5. Nach welchem Verteilungsschlüssel bemisst sich die Zuteilung der für Investitionen bereit gestellten Bundesmittel für die einzelnen Bundesländer?
Nach welchen Kriterien wurde dieser Verteilungsschlüssel entwickelt?
6. Wie hat sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsdichte auf Bundesautobahnen in den letzten dreißig Jahren entwickelt, dargestellt in der prozentualen Angabe der Autobahnabschnitte, die mehr als 65 000 Kraftfahrzeuge, mehr als 80 000 Kraftfahrzeuge und mehr als 90 000 Kraftfahrzeuge pro Tag aufweisen?
7. Sind der Bundesregierung Studien oder Schätzungen bekannt, welche volkswirtschaftliche Kosten der durch baulichen Verfall und mangelnde Kapazität der Straßen verursachte Stau in Deutschland jedes Jahr hervorruft?

Wie beurteilt die Bundesregierung solche Studien und Schätzungen?

8. Trifft es zu, dass Deutschland inzwischen beim Verhältnis der Straßen-ausstattung zur Verkehrsleistung auf den letzten Platz in der Europäischen Union zurückgefallen ist?
Ist der Bundesregierung eine diesbezügliche Studie der BMW Group aus dem Jahr 2002 bekannt?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Finanzierungsgrundlage für den Verkehrswegeplan 2003, nachdem dort ein durchschnittliches jährliches Investitionsvolumen verkehrsträgerübergreifend von 10 Mrd. Euro pro Jahr zugrunde gelegt ist, laut mittelfristiger Finanzplanung des Bundes jedoch 2005 weniger als 9 Mrd. Euro und bis 2008 weiter absinkend nur gut 7,5 Mrd. Euro pro Jahr für Investitionen zur Verfügung stehen werden?
10. Trifft es zu, dass für die Bundesfernstraßen in der laufenden 5-Jahres-Periode kumuliert rund 22,4 Mrd. Euro zur Verfügung stehen werden, was durchschnittlich 4,48 Mrd. Euro pro Jahr entspricht?
11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass damit die von der „Pällmann-Kommission“ für erforderlich gehaltene Investitionssumme in die Bundesfernstraßen um 1,5 Mrd. Euro pro Jahr unterschritten würde?
12. Wie hat sich die Mineralöl-Steuerbelastung auf den Straßenverkehr seit 1994 entwickelt, dargestellt in einer Zeitreihe unterteilt nach Ottokraftstoff und Dieselmotorkraftstoff, jeweils pro Liter?
13. Wie hat sich das Gesamtaufkommen an Mineralölsteuer seit 1994 entwickelt, dargestellt in der Zeitreihe unterteilt nach Ottokraftstoff und Dieselmotorkraftstoff?
14. Wie hoch ist das Mineralölsteueraufkommen, das durch die europarechtlich vorgeschriebene Mindestbesteuerung für Lkw erzielt wird?
15. Wie hoch sind die nicht-investiven Ausgaben des Bundes für das Bundesfernstraßennetz pro Jahr und wie haben sich diese Ausgaben seit 1994 entwickelt, dargestellt in einer Zeitreihe unterteilt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen?
16. Sind der Bundesregierung Schätzungen oder Studien über die Höhe der Steuerausfälle bekannt, die in den letzten Jahren durch den „Tanktourismus“ im gewerblichen und privaten Bereich entstanden sind?
17. Wie hoch ist der Anteil von im Ausland zugelassenen Personenkraftwagen bei der Nutzung des deutschen Bundesautobahnen-Netzes, dargestellt in Fahrzeugkilometern?
18. Wie hoch ist der Anteil der im Ausland zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge in der Gewichtsklasse zwischen 2,8 t und 12 t an der Nutzung des deutschen Bundesautobahn-Netzes?
19. Wie hoch wäre der Steuerausfall, wenn in Deutschland die Mineralölsteuer bei Ottokraftstoff und Dieselmotorkraftstoff um jeweils 10 Cent gesenkt würde (ohne Bereinigung um dann möglicherweise entfallenden „Tanktourismus“)?
20. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung in der nationalen oder europäischen Gesetzgebung verankerte Rechtsgründe, die einer Absenkung der Mineralölsteuer auf Otto- und Dieselmotorkraftstoff entgegenstehen?
21. Wäre es nach geltenden nationalen und europäischem Recht möglich, für leichte Nutzfahrzeuge in der Gewichtsklasse 2,8 t bis 12 t eine Autobahngebühr in Form einer Vignette einzuführen?

22. Wäre es alternativ möglich, für diese Fahrzeugklasse die streckenbezogene, satellitengestützte Lkw-Maut zu erheben, und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe?
23. Wäre es nach nationalem und europäischem Recht möglich, in Deutschland für die Benutzung von Bundesautobahnen eine Pkw-Vignette für deutsche und ausländische Kfz einzuführen?
24. Wie hoch waren die Verwaltungskosten für die frühere Lkw-Vignette in Deutschland, dargestellt in absoluten Angaben und im prozentualen Verhältnis von Gebührenaufkommen und Verwaltungsausgaben?
25. Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch bei den Nachbarländern Schweiz und Österreich die Verwaltungsausgaben für die Autobahn-Benutzungsgebühr für Pkw in Form der Vignette sind?
26. Unter welchen Voraussetzungen wäre es nach nationalem und europäischem Recht möglich, eine entfernungsabhängige Benutzungsgebühr für schwere Lkw auch auf Bundesstraßen zu erheben?
Wären die technischen Voraussetzungen dafür gegeben?
27. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um eine maastrichtkonforme Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft herzustellen?

Berlin, den 22. September 2004

Horst Friedrich (Bayreuth)
Joachim Günther (Plauen)
Birgit Homburger
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Dr. Christel Happach-Kasan
Ulrich Heinrich
Dr. Werner Hoyer
Hellmut Königshaus
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Harald Leibrecht
Ina Lenke
Sabine Leutheusser-Schnarrenberger
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Volker Wissing
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

