

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Michael Kretschmer, Dagmar Wöhrl, Karl-Josef Laumann, Peter Hintze, Ilse Aigner, Peter Altmaier, Veronika Bellmann, Dr. Rolf Bietmann, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Georg Brunnhuber, Hubert Deittert, Alexander Dobrindt, Thomas Dörflinger, Enak Ferlemann, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Hans-Peter Friedrich (Hof), Erich G. Fritz, Dr. Michael Fuchs, Hans-Joachim Fuchtel, Roland Gewalt, Ralf Göbel, Dr. Reinhard Göhner, Josef Göppel, Peter Götz, Kurt-Dieter Grill, Michael Grosse-Brömer, Karl-Theodor Freiherr von und zu Guttenberg, Olav Gutting, Ursula Heinen, Michael Hennrich, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Klaus Hofbauer, Bernhard Kaster, Gerlinde Kaupa, Norbert Königshofen, Gunther Krichbaum, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Werner Kuhn (Zingst), Peter Letzgus, Eduard Lintner, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Patricia Lips, Wolfgang Meckelburg, Friedrich Merz, Laurenz Meyer (Hamm), Maria Michalk, Klaus Minkel, Dr. Gerd Müller, Bernward Müller (Gera), Henry Nitzsche, Günter Nooke, Dr. Georg Nüßlein, Franz Obermeier, Eduard Oswald, Dr. Joachim Pfeiffer, Thomas Rachel, Hans-Peter Repnik, Dr. Heinz Riesenhuber, Franz Romer, Kurt J. Rossmanith, Albert Rupprecht (Weiden), Anita Schäfer (Saalstadt), Dr. Wolfgang Schäuble, Hartmut Schauerte, Andreas Scheuer, Dr. Andreas Schockenhoff, Wilhelm Josef Sebastian, Thomas Silberhorn, Johannes Singhammer, Gero Storjohann, Max Straubinger, Lena Strothmann, Michael Stübgen, Volkmar Uwe Vogel, Andrea Voßhoff, Gerhard Wächter, Ingo Wellenreuther, Annette Widmann-Mauz und der Fraktion der CDU/CSU**

### **„Tanktourismus“ in den Grenzregionen**

Seit der EU-Erweiterung ist das Verkehrsaufkommen in den deutschen Grenzregionen zu den EU-Beitrittsstaaten sehr stark angestiegen. Die Belastung für Bürger und lokale Wirtschaft durch Stau, Abgase und Lärm ist enorm.

Ein Grund dafür ist der zunehmende „Tanktourismus“ nach Polen und der Tschechischen Republik. Kernursache hierfür sind die erheblichen steuerlichen Unterschiede auf beiden Seiten der Grenzen für Benzin- und Dieselmotorkraftstoffe. Insbesondere die Ökosteuer hat auf deutscher Seite die Preise für Kraftstoffe massiv erhöht und so die Standortbedingungen hierzulande nachhaltig verschlechtert.

Die durch Wegfall der Zollkontrollen verringerte Wartezeit an der Grenze hat den „Tanktourismus“ zudem jetzt noch attraktiver gemacht. Immer mehr Bewohner der deutschen Grenzregionen tanken im benachbarten Ausland und nutzen so die dort deutlich niedrigeren Benzin- und Dieselpreise. In den Grenz-

regionen zu unseren südlichen und westlichen Nachbarländern besteht dieses ungelöste Problem bereits seit Jahren. Die Tankstellen auf der deutschen Seite erleiden einen rapiden Umsatzeinbruch. Die Folgen sind: Zahlreiche mittelständische Existenzen und noch mehr Arbeitsplätze sind bedroht, dem deutschen Staat gehen beachtliche Steuereinnahmen verloren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Tankstellen gibt es in den deutschen Grenzregionen zu Polen, Tschechien, Österreich, der Schweiz, Frankreich, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden?
2. Wie viele Mitarbeiter sind dort beschäftigt?
3. Über welche Eigentümerstruktur verfügen diese Tankstellen?
4. Wie viele Tankstellenstandorte sind seit 1998 aufgelöst worden und auf welche Zahl beläuft sich das „Tankstellensterben“ konkret im Jahr 2002, 2003 und im 1. Halbjahr 2004?
5. Wie viele Arbeitsplätze sind an Tankstellen in diesen Regionen seit 1998 verloren gegangen?
6. Wie viele drohen mittelfristig verloren zu gehen?
7. Durch welche Maßnahmen plant die Bundesregierung die Auswirkungen dieser Arbeitsplatzverluste auf die strukturschwachen Grenzregionen abzufedern?
8. Welche Unterschiede gibt es entlang dieser Grenzen in der Besteuerung von Benzin und Dieselkraftstoffen?
9. Wie haben sich die Preise für Benzin und Dieselkraftstoffe in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?  
Wie hat sich dieses seit 1998 entwickelt?  
Wie verhält es sich mit dem absoluten Preisgefüge bei Benzin und Diesel in den jeweiligen Regionen?  
Wie ist diese Entwicklung in den europäischen Nachbarstaaten verlaufen?
10. Welche weitere Entwicklung des Preisgefälles wird von der Bundesregierung erwartet, vor allem im Hinblick auf die Umsetzung des Acquis communautaire in den neuen EU-Mitgliedstaaten?
11. Welche Auswirkungen hat die Öko-Steuer auf die Preisentwicklung für Kraftstoffe seit 1998?  
Wie haben sich die einzelnen Stufen der Öko-Steuer auf die Kraftstoffentwicklung ausgewirkt?
12. Wie hoch waren die jährlichen Einnahmen des Bundes aus Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer aus dem Tankstellenbetrieb seit 1998?
13. Wie hoch waren die Ausfälle infolge des „Tanktourismus“, die dem Bund seit 1998 durch nicht eingenommene Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer entstanden sind?
14. Wie hoch ist dieses Steueraufkommen bisher im Jahr 2004?
15. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den gesamtwirtschaftlichen Schaden, vor allem den Kaufkraftrückgang im Einzelhandel und der Gastronomie in den östlichen Grenzregionen Deutschlands durch den „Tanktourismus“ sowie damit verbundene Ausflüge und Einkaufsfahrten ein?

16. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen „Tanktourismus“ und Zigaretteneinkaufstourismus und welche Schlussfolgerungen leitet sie, angesichts der aktuellen Pläne, die Tabaksteuer anzuheben, daraus ab?
17. Wie viel geringer wären die Benzinpreisunterschiede von Deutschland nach Polen, Tschechien und den anderen Staaten ohne die Einführung der Ökosteuer?
18. Hat die Bundesregierung in der Vergangenheit erwogen, weitere Ökosteuer-Stufen nicht oder später einzuführen, um die Unterschiede zwischen dem Benzinpreis in Deutschland und seinen Nachbarländern nicht noch weiter ansteigen zu lassen?
19. Wie schätzt die Bundesregierung die wegen des erhöhten „Tanktourismus“-Verkehrsaufkommens verursachte Umweltbelastung ein?
20. Welche Menge CO<sub>2</sub> wird seit 1998 jährlich wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens durch „Tanktourismus“ zusätzlich ausgestoßen?  
Welche Auswirkungen hat dies auf die angestrebte Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrsbereich?
21. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich der zusätzlichen Lärmbelastung vor, die durch das erhöhte „Tanktourismus“-Verkehrsaufkommen verursacht wird?
22. Welche gesundheitlichen Auswirkungen hat diese Lärmbelastung auf die davon betroffenen Menschen?  
Welcher volkswirtschaftliche Schaden ist bisher dadurch entstanden?
23. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den negativen Umweltwirkungen durch „Tanktourismus“ entgegenzuwirken?
24. Welcher Schaden entsteht dem Transportgewerbe wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens?
25. Was hat die Bundesregierung außer dem Versuch der stärkeren Harmonisierung der EU-Steuersätze in den vergangenen Jahren unternommen, um dem „Tanktourismus“ und seinen Folgen vorzubeugen?
26. Was unternimmt die Bundesregierung aktuell hierfür?
27. Hat die Bundesregierung bezüglich des „Tanktourismus“ Kontakt zur Europäischen Kommission aufgenommen?  
Wenn ja, welche Ergebnisse erwartet die Bundesregierung aus den Verhandlungen und Gesprächen?
28. In welchen Ländern der EU gibt es Sonderregelungen in den Grenzregionen aufgrund der steuerlichen Unterschiede der nationalen Kraftstoffbesteuerung und wie sind diese ausgestaltet?
29. Wie bewertet die Bundesregierung beispielsweise das Modell der geringeren Mineralölbesteuerung in den norditalienischen Grenzregionen zur Schweiz und zu Slowenien?
30. Ist der Bundesregierung bekannt, ob und ggf. welche Steuerausfälle der italienische Staat durch dieses Modell vermieden hat?
31. Hat die Bundesregierung erwogen, das italienische Modell auch an den deutschen Grenzen zu Polen und der Tschechischen Republik, die damals noch EU-Außengrenze waren, einzuführen?  
Wenn nein, warum?  
Wenn ja, woran ist die Einführung gescheitert?

32. Ist das italienische Modell nach Meinung der Bundesregierung vereinbar mit europarechtlichen Vorgaben?  
Wenn nein, warum ist nach Meinung der Bundesregierung dieses Modell in Italien anwendbar, aber nicht in Deutschland?
33. Welche beihilferechtlichen Vorgaben müssten nach Meinung der Bundesregierung geändert werden, um das italienische Modell in Deutschland anwenden zu können?
34. Wie beurteilt die Bundesregierung den Entwurf einer Mitteilung der Europäischen Kommission „Ein neuer Gemeinschaftsrahmen für die Bewertung staatlicher Beihilfen mit begrenzten Auswirkungen auf den innergemeinschaftlichen Handel“ im Hinblick auf die Anwendung des italienischen Modells in Deutschland?
35. Plant die Bundesregierung das italienische Modell in Deutschland anzuwenden, wenn besagte Mitteilung der Europäischen Kommission rechtskräftig und staatliche Beihilfen im Bereich des Kraftstoffverkaufs explizit gestattet werden sollten?
36. Wenn ja, welche konkreten Maßnahmen würde die Bundesregierung ergreifen und wie sähe der konkrete Zeitplan aus?
37. Welche anderen Modelle außer dem italienischen Modell sind nach Meinung der Bundesregierung beihilferechtlich möglich, um sowohl die Steuerausfälle infolge des „Tanktourismus“ zu reduzieren als auch die Tankstellenbetreiber in den deutschen Grenzregionen zu entlasten?
38. Bestehen innerhalb der Bundesregierung zwischen dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit und dem Bundesministerium der Finanzen Differenzen zur Einführung einer Sonderbesteuerung von Mineralöl und Diesel in den Grenzregionen?  
Wenn ja, welche?

Berlin, den 21. September 2004

**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**