

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/3747 –**

Finanzierung der Bundesfernstraßen

1. Wie hoch ist aktuell die Pkw-Verfügbarkeit in Deutschland, dargestellt in zugelassenen Pkw je tausend Einwohner und in zugelassenen Pkw je Haushalt?

Eine zentrale Kennziffer für die Pkw-Verfügbarkeit stellt die Motorisierung der fahrfähigen Bevölkerung (Anzahl Pkw je 1 000 Einwohner ab 18 Jahren) dar. In der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) von Prograns erstellten „Gleitenden Mittelfristprognose für Güter- und Personenverkehr – Verkehrsprognose Sommer 2004“ wird für das Jahr 2004 eine Quote von 670 Pkw je 1 000 Einwohner ab 18 Jahren ausgewiesen.

In Deutschland sind 45,0 Millionen Pkw zugelassen (Kraftfahrt-Bundesamt – KBA, Stand: 1. Januar 2004). Legt man die gesamte Bevölkerung Deutschlands mit 82,5 Millionen Einwohnern (Statistisches Bundesamt, Stand 31. Dezember 2003) zugrunde, beläuft sich die Pkw-Verfügbarkeit auf rund 545 Pkw je 1 000 Einwohner.

Bei einer Anzahl von 38,94 Millionen Privathaushalten (Statistisches Bundesamt, Ergebnis des Mikrozensus 2003) beläuft sich die aktuelle Pkw-Verfügbarkeit auf 1,16 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?

Aus den der Bundesanstalt für Straßenwesen vorliegenden Daten der automatischen Dauerzählstellen und der manuellen Straßenverkehrszählung ist eine Untergliederung der Gesamtfahrleistungen auf Bundesfernstraßen nach der 12-t-Grenze nicht möglich.

Auf der Basis der Daten der automatischen Dauerzählstellen werden auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen Fahrleistungen für die Fahrzeuggruppen Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger/Sattelzüge/Busse) sowie Leichtverkehr (Pkw, Motorräder, Lieferwagen) ausgewiesen. Der Schwerverkehr erbrachte auf Bundesautobahnen im Jahr 2002 eine Gesamtfahrleistung in Höhe von 31,7 Mrd. Fahrzeug-Kilometer (Fz-km) und auf Bundesstraßen in Höhe von 8,9 Mrd. Fz-km. Die Gesamtfahrleistung des Leichtverkehrs betrug auf Bundesautobahnen 179,1 Mrd. Fz-km und auf Bundesstraßen 99,1 Mrd. Fz-km.

Ein im Auftrag des BMVBW für die Ermittlung der Wegekosten der schweren Lkw erstelltes Gutachten der Arbeitsgemeinschaft Prognos AG Basel/Universität Karlsruhe kommt in der Fahrleistungsprognose für das Jahr 2005 zu dem Ergebnis, dass die Fahrleistungen der Nutzfahrzeuge ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht auf den deutschen Bundesautobahnen 23,5 Mrd. Fz-km und auf den Bundesstraßen 7,9 Mrd. Fz-km betragen.

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?

Mittlere Jahresfahrleistungen liegen der Bundesanstalt für Straßenwesen nur für beim KBA registrierte Kraftfahrzeuge als Inländerfahrleistungen für das Jahr 2002 vor. Hierbei handelt es sich um mittlere Fahrleistungen, die von deutschen Kfz im In- und Ausland auf dem gesamten Straßennetz erbracht wurden. Eine Aufgliederung nach Straßenklassen ist nicht möglich. Die mittlere Jahresfahrleistung betrug demnach für schwere Lkw (≥ 12 t) 48 000 km, für leichte Nutzfahrzeuge (2,8 t bis unter 12 t) 20 500 km und für Pkw 13 400 km.

4. Wie hoch waren die Investitionen des Bundes in das Fernstraßennetz, dargestellt in der Zeitreihe seit 1994 und unterteilt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen?

Zu den Investitionen des Bundes in das Bundesfernstraßennetz wird auf die nachfolgende Tabelle verwiesen.

**Ausgaben für Bundesfernstraßen¹⁾
1994 – 2004**

		– Mio. Euro –					
		1994	1995	1996	1997	1998	1999
Investitionen ²⁾	Bundesautobahnen	2 218,3	2 406,4	2 472,6	2 629,6	2 716,8	2 740,2
	Bundesstraßen	2 253,1	2 103,1	1 760,5	1 652,9	1 709,9	1 584,3
Nicht-Investitionen	Bundesautobahnen	471,0	463,5	487,7	467,1	453,3	442,2
	Bundesstraßen	508,9	464,6	461,0	432,8	402,6	425,9
Zentrale Aufgaben/Verschiedenes (nicht aufteilbar) ³⁾		19,7	11,8	18,2	14,3	9,9	9,7
Gesamtsumme		5 471,0	5 449,4	5 200,0	5 196,7	5 292,5	5 202,2

		– Mio. Euro –				
		2000	2001	2002	2003	2004
Investitionen ²⁾	Bundesautobahnen	2 707,2	2 863,5	2 858,2	2 847,4	3 213,3
	Bundesstraßen	1 465,9	1 794,6	1 853,9	1 894,2	1 725,5
Nicht-Investitionen	Bundesautobahnen	454,2	473,3	482,1	475,1	472,4
	Bundesstraßen	435,6	438,1	428,3	438,3	429,2
Zentrale Aufgaben/ Verschiedenes (nicht aufteilbar) ³⁾		7,8	9,0	8,8	5,8	14,4
Gesamtsumme		5 070,7	5 578,5	5 631,8	5 660,8	5 854,8

1) 1994 – 2003: Ist-Ausgaben

2004: aktueller Verfügungsrahmen (einschließlich Umschichtung Schiene/Straße).

2) Darin enthalten:

- a) Ausgaben gemäß Kapitel 12 10 (Bundesfernstraßen) sowie Kapitel 12 02 (allgemeine Bewilligungen (nur 2004); Anteil Bundesautobahnen/Bundesstraßen geschätzt)
- b) Ausgaben gemäß Kapitel 12 22; ab 2003 (Eisenbahnkreuzungen)
- c) Ausgaben aus Zuschüssen der EU (EFRE/TEN).

3) Ausgaben, die nicht nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen aufschlüsselbar sind.

5. Nach welchem Verteilungsschlüssel bemisst sich die Zuteilung der für Investitionen bereitgestellten Bundesmittel für die einzelnen Bundesländer?

Nach welchen Kriterien wurde dieser Verteilungsschlüssel entwickelt?

Ein einheitlicher Verteilungsschlüssel für die Investitionsmittel existiert nicht. Diese Mittel werden je nach Ausgabengruppe nach folgenden Kriterien zugewiesen:

- a) Anteil am „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes (Quote) unter Abzug wichtiger prioritärer Finanzierungen (z. B. Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE))
- b) maßnahmenbezogen (z. B. VDE, Hochbauten, Verkehrsbeeinflussung)
- c) Netzlänge (z. B. Um- und Ausbau bestehender Bundesfernstraßen)
- d) regionalisierter Erhaltungsbedarfsprognose (Erhaltung bestehender Bundesfernstraßen).

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?

Netzweite Aussagen zu Verteilungen der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV)-Werte für Kfz sind nur auf der Basis der Daten der manuellen Straßenverkehrszählungen möglich, die in der Regel in 5-jährigem Turnus durchgeführt werden. Die folgende Tabelle zeigt, dass der Anteil der hoch belasteten Autobahnabschnitte am gesamten Autobahnnetz gewachsen ist. Betrug der Anteil der Abschnitte mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 80 000 Kfz 1975 noch 0,1 %, so liegt er im Jahr 2000 bei 9,9 %.

Relative Häufigkeitsverteilung von BAB-Abschnitten nach DTV-Klassen

Jahr	DTV Kfz		
	60 000 – 80 000	mehr als 80 000	davon mehr als 90 000 ²⁾
1975 ¹⁾	0,8 %	0,1 %	–
1980 ¹⁾	4,7 %	0,8 %	–
1985 ¹⁾	5,2 %	1,5 %	–
1990	13,5 %	5,4 %	–
1993	14,0 %	6,4 %	–
1995	14,6 %	7,0 %	3,8 %
2000	16,7 %	9,9 %	6,0 %

¹⁾ Altes Bundesgebiet.

²⁾ Diese Kategorie wird erst seit 1995 ausgewiesen.

7. Sind der Bundesregierung Studien oder Schätzungen bekannt, welche volkswirtschaftlichen 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?

Die Bundesregierung verfolgt seit langem die Bemühungen nationaler wie internationaler Forschungseinrichtungen, Staukosten im Straßenverkehr abzuschätzen. Die jährlichen Staukosten weisen danach eine große Schwankungsbreite aus. Ursache der Schwankungsbreite sind die jeweils definitorischen Ausgangsbedingungen der Untersuchungsmethoden und Berechnungen der einzelnen Studien bzw. Institute (Beispiele siehe nachfolgende Tabelle).

Die Kausalität von Staus und der damit verbundenen Kosten gehen allerdings weit über die in der Anfrage genannten Ursachen hinaus: Nicht nur mangelnde Kapazität und schlechte Fahrbahnbefestigungen, sondern auch das Kolonnenverhalten von Verkehrsteilnehmern, Witterungsverhältnisse, Unfälle und vieles mehr tragen zu Staubildungen und damit zu den erwähnten Staukosten bei. Eine spezifische Kostenzuordnung ist jedoch mit ausreichender Sicherheit nicht möglich, da meist mehrere Ursachen gleichzeitig oder infolge Stau entscheidend sind.

Die Ergebnisse von Staukostenschätzungen müssen auf einem akzeptablen Definitionsrahmen beruhen, wenn sie verwertbar sein sollen. Von praktikablerem Nutzen sind jedoch die Untersuchungen mit singulären Ursachen/Wirkungsrelationen und den darin berechneten Vermeidungspotenzialen.

Um die knappen öffentlichen Investitionsmittel mit größtmöglicher Wirkung einzusetzen, bedient sich die Bundesregierung des Bewertungsinstrumentariums der Bundesverkehrswegeplanung, das alle zur Realisierung anstehenden Maßnahmen nach gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen abschätzt. So werden systematisch alle Nutzenbeiträge von Investitionen oder ordnungspolitischen Maßnahmen erfasst und bewertet. Staukostenabbau ist hierbei nur ein – wenn auch überragender – Nutzenbeitrag von Verkehrswegeinvestitionen, dem u. a. ausdrücklich das Anti-Stauprogramm in den Jahren 2003 bis 2007 Rechnung trägt.

Studie	Jahr	Methode	Gesamtkosten für Deutschland (pro Jahr)
BMW AG	1998	Bewertung des durch Stau hervorgerufenen Ressourcenverbrauchs auf Basis der Zeiteffekte	rund 100 Mrd. Euro
Wuppertal-Institut ¹⁾	1999	Berechnung der Stautunden auf Basis der Fahrleistungen	10,23 Euro/h bis 51,13 Euro/h ²⁾
IWW ³⁾ und INFRAS	2000	Berechnung der Zeitverlustkosten auf Basis einer Netzanalyse	33 Mrd. Euro
IfV Köln ⁴⁾	2001	Berechnung der Staukosten auf Basis einer DTV-Netzanalyse	25 Mrd. Euro

¹⁾ Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH im Wissenschaftszentrum Nordrhein-Westfalen.

²⁾ Kostenrahmen nach BMW AG-Studie; Gesamtkosten abhängig von der Bewertung der Stautunden.

³⁾ Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung an der Universität Karlsruhe.

⁴⁾ Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln.

8. Trifft es zu, dass Deutschland inzwischen beim Verhältnis der Straßenausstattung 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?

Im europäischen Vergleich der Netzlängen der dem Fernverkehr dienenden Autobahnen und Bundesstraßen nimmt das Transitland Deutschland nach wie vor einen der Spitzenplätze ein. Ein aussagekräftiger Indikator dazu ist die Netzdichte, worunter die Anzahl der Streckenkilometer von Straßen dieser Kategorie in Bezug zur Landesgröße zu verstehen ist. Im direkten Vergleich der Autobahnen der großen EU-Flächenstaaten liegt Deutschland dabei mit 33 km pro 1 000 km² Landesfläche deutlich an erster Stelle (Bezugszeitpunkt: Ende 2002).

Die Studie der BMW-Group „Verkehrsinfrastruktur: Was haben wir und was brauchen wir?“ aus dem Jahr 2002 ist der Bundesregierung bekannt. Deren Schlussfolgerungen sind im Sinne der Fragestellung allerdings nicht ausreichend aussagekräftig.

Deutschland verfügt heute mit aktuell rund 12 000 km über das längste Autobahnnetz in Europa, über das rund 34 % aller Gesamtfahrleistungen abgewickelt werden. Für die Bundesstraßen gelten vergleichbare qualitative Aussagen.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) hat die Bundesregierung klar zum Ausdruck gebracht, dass diese Spitzenstellung unter angemessener Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsentwicklung weiter ausgebaut werden soll.

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?

Der BVWP ist ein langfristig angelegter Bedarfsplan. Die Bundesregierung hat die Verkehrsinvestitionen seit 1998 deutlich gesteigert und das Verhältnis zwischen Bedarfsplan und tatsächlichen Investitionen erheblich verbessert.

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?

Die angegebenen Zahlen entsprechen den Investitionen in die Bundesfernstraßen, die gemäß dem Haushaltsplan 2004, dem Beschluss des Bundeskabinetts zum Entwurf des Bundeshaushalts 2005 und zur Finanzplanung bis 2008 in den Jahren 2004 bis 2008 aus derzeitiger Sicht vorgesehen sind. Es ist geplant die Investitionen weiter zu steigern.

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?

Die Bundesregierung hat nach Vorliegen der Ergebnisse der Pällmann-Kommission die Verkehrsinvestitionen deutlich gesteigert. Trotz des erheblichen Konsolidierungsbedarfs des Bundeshaushalts und der Umsetzung der Beschlüsse des Vermittlungsausschusses von Bundestag und Bundesrat zum Subventionsabbau vom 19. Dezember 2003 ist es gelungen, die Mittel für Verkehrsinvestitionen des Bundes auch im Jahr 2005 durch den gezielten Einsatz von Einnahmeverbesserungen und Umschichtungen sogar leicht über dem verfügbaren Betrag des laufenden Haushaltsjahres zu veranschlagen.

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?

Die Entwicklung der Mineralölsteuersätze seit 1994 ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Entwicklung der Mineralölsteuersätze im Straßenverkehr – Cent je Liter –

Jahr	Ottokraftstoff	Dieselmotorkraftstoff
1994	50,11	31,70
1995	uv*)	uv*)
1996	uv*)	uv*)
1997	uv*)	uv*)
1998	uv*)	uv*)
ab 1. April 1999	53,17	34,77
2000	56,24	37,84
2001	59,31	40,90
2002	62,38	43,97
2003	65,45	47,04
2004	uv*)	uv*)

*) uv = unverändert.

13. Wie hat sich das Gesamtaufkommen an Mineralölsteuer seit 1994 entwickelt, dargestellt in der Zeitreihe unterteilt nach Ottokraftstoff und Dieselmotorkraftstoff?

Die Entwicklung des Gesamtaufkommens an Mineralölsteuer seit 1994 unterteilt nach Otto- und Dieselmotorkraftstoff ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Entwicklung des Mineralölsteueraufkommens – in Mrd. Euro –

Jahr	Ottokraftstoff	Diesekraftstoff	Gesamt
1994	20,23	9,30	29,53
1995	20,17	9,64	29,81
1996	20,24	9,74	29,98
1997	20,34	9,96	30,30
1998	20,43	10,30	30,73
1999	21,44	11,59	33,03
2000	21,96	12,78	34,74
2001	22,46	14,01	36,47
2002	22,83	14,88	37,71
2003	21,78	14,91	36,69

14. Wie hoch ist das Mineralölsteueraufkommen, das durch die europarechtlich vorgeschriebene Mindestbesteuerung für Lkw erzielt wird?

Das Mineralölsteueraufkommen von Diesekraftstoff insgesamt betrug im Kalenderjahr 2003 – wie in der Antwort zu Frage 13 dargestellt – 14,91 Mrd. Euro. Die Bundesregierung hat keine Erhebungen, in denen zwischen gewerblicher und privater Verwendung bzw. Verwendung in Lkw oder Pkw unterschieden wird. Zum Mineralölsteueraufkommen durch Verwendung von Diesel in Lkw kann daher von der Bundesregierung keine Aussage getroffen werden.

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?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegt eine Studie zu den „Auswirkungen des Tanktourismus auf das deutsche Steueraufkommen“ vor. Die Bundesregierung macht sich die Ergebnisse dieser Studie allerdings nicht zu Eigen, da die zugrunde gelegten Rahmenbedingungen zum Teil noch aus den achtziger Jahren stammen und die Autoren selbst auf den gegenwärtig noch partiellen Charakter ihrer Analysen hinweisen.

17. Wie hoch ist der Anteil von im Ausland zugelassenen Personenkraftwagen bei der Nutzung des deutschen Bundesautobahnen-Netzes, dargestellt in Fahrzeugkilometern?

Jahresfahrleistungen ausländischer Kraftfahrzeuge im Bundesautobahn- und Europastraßennetz werden im Rahmen der „Ausländerverkehrszählung“ – einer manuellen Zählung, die im 5-Jahres-Turnus durchgeführt wird – ermittelt. Bezogen auf das Jahr 1998 beträgt die Gesamtfahrleistung von im Ausland zugelassenen Personenkraftwagen auf Bundesautobahnen 7,3 Mrd. Fz-km. Dies entspricht einem Anteil von etwa 4 % an der Kfz-Gesamtfahrleistung auf

Bundesautobahnen. Die Ergebnisse der „Ausländerverkehrszählung“ 2003 werden erst Ende 2004 vorliegen.

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?

Im Rahmen der „Ausländerverkehrszählung“ können Fahrleistungen nicht nach der 12-t-Grenze untergliedert werden. Es ist lediglich eine Aufgliederung der Fahrleistungen auf Bundesautobahnen (BAB) nach den Fahrzeugkategorien „Lkw ≤ 3,5 t (Lieferwagen)“, „Lkw > 3,5 t ohne Anhänger“ und „Last-/Sattelzüge“ möglich (siehe Tabelle). Demnach beträgt im Jahr 1998 die Fahrleistung beispielsweise im Ausland zugelassener Last-/Sattelzüge etwa 2,8 % an der Kfz-Gesamtfahrleistung auf Bundesautobahnen.

Fahrleistungen ausländischer Kraftfahrzeuge auf deutschen Autobahnen

Fahrzeugkategorie	Fahrleistung auf BAB [in Mrd. Fz-km]	Anteil an Kfz-Gesamtfahrleistung auf BAB [in %]
Lkw ≤ 3,5 t	0,54	0,3
Lkw > 3,5 t ohne Anhänger	0,56	0,3
Last-/Sattelzüge	5,44	2,8

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“)?

Der Mineralölverbrauch von Otto- und Dieselmotorkraftstoff insgesamt betrug im Kalenderjahr 2003 rund 68 Mrd. Liter. Bei einer Steuersenkung um 10 Cent pro Liter würde der Mineralölsteuersatz auf Dieselmotorkraftstoff 0,37 Euro/Liter bzw. auf Ottokraftstoff 0,5545 Euro/Liter betragen. Der Steuerausfall an Mineralölsteuer würde bei Anwendung dieser Sätze rund 6,8 Mrd. Euro betragen.

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?

In der nationalen Gesetzgebung sind keine Rechtsgründe verankert, die einer Absenkung der Mineralölsteuer auf Otto- und Dieselmotorkraftstoff entgegenstehen.

Auf Ebene des Gemeinschaftsrechts ist die Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom) maßgeblich. Sie gibt u. a. den zeitlichen Rahmen für die Harmonisierung der Energiesteuern vor und legt die europäischen Mindeststeuersätze für Benzin und Diesel fest. Die Mindeststeuersätze betragen seit dem 1. Januar 2004 für Benzin 359 Euro/1 000 l und für Diesel 302 Euro/1 000 l. Eine Herabsetzung der Mineralölsteuer auf Kraftstoffe unter die jeweilige Mindeststeuersatzhöhe ist nicht möglich.

21. Wäre es nach geltendem nationalen und europäischen 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?

Für Nutzfahrzeuge ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht sind bei der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren die Vorgaben der geltenden so genannten Eurovignetten-Richtlinie (Richtlinie 1999/62/EG vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge) zu beachten. In diesem Zusammenhang wird auf das Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) verwiesen.

Für alle anderen Fahrzeuggruppen gelten die spezifischen Beschränkungen der bestehenden Eurovignetten-Richtlinie nicht.

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?

Bei durchschnittlicher Betrachtungsweise – ohne Berücksichtigung der in 2003 nur für 8 Monate erhobenen Vignette – betragen die jährlichen Verwaltungskosten bei der in Deutschland erhobenen zeitbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für in- und ausländische Lkw (so genannte Eurovignette) rund 47 Mio. Euro. Dies entspricht einem durchschnittlichen Verwaltungskostenanteil an den Gebühreneinnahmen von rund 11 %.

25. Ist der Bundesregierung bekannt, wie hoch bei den Nachbarländern Schweiz und Österreich die Verwaltungsausgaben für die Autobahnbenutzungsgebühr für Pkw in Form der Vignette sind?

In der Schweiz belaufen sich nach Auskunft der eidgenössischen Zollverwaltung die jährlich wiederkehrenden Betriebskosten für die Erhebung der Nationalstraßenabgabe (Autobahnvignette) bei Einnahmen von jährlich 300 Mio. sfr auf 33 Mio. sfr (11 %). Nach Angaben des österreichischen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie stehen einem geplanten Vignettenumsatz von ca. 290 Mio. Euro netto im Kalenderjahr 2004 Plankosten (Verkaufsprovisionen, Vignettenproduktion etc.) in Höhe von ca. 24 Mio. Euro netto gegenüber (rund 8 %).

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?

Für eine generelle Ausdehnung der Mautpflicht für schwere Lkw auf Bundesstraßen müssten die Richtlinie 1999/62/EG und das ABMG geändert werden. Die Richtlinie legt in Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe a fest, dass eine Maut nur für die Benutzung von Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen sowie für die Benutzung von Brücken, Tunneln oder Gebirgspässen erhoben werden darf. Die

Erhebung einer Maut auf anderen Straßen ist nach vorheriger Anhörung der Europäischen Kommission unter bestimmten Bedingungen möglich, insbesondere wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Das ABMG sieht dementsprechend eine Ermächtigung vor, die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen durch Rechtsverordnung auszudehnen, wenn dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist (§ 1 Abs. 4 ABMG).

Die Ausdehnung der Erhebung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge auf einzelne, im Streckenverlauf genau abgegrenzte Abschnitte von Bundesstraßen ist nach vertragsgemäßer Errichtung des Lkw-Mautsystems technisch grundsätzlich möglich. Sowohl die Fahrzeuggeräte (On-Board-Units 2) als auch die Einrichtungen zur manuellen Einrichtung der Lkw-Maut sind technisch in der Lage, Änderungen des mautpflichtigen Straßennetzes zu berücksichtigen.

27. Welche Kriterien müssen erfüllt sein, um eine maastrichtkonforme Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft herzustellen?

Entscheidend für die Maastricht-Wirksamkeit von Ausgaben und Einnahmen der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft (VIFG) ist die Sektorzuordnung im System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen. Die ökonomischen Aktivitäten der VIFG sind dann nicht als maastricht-wirksam anzusehen, wenn sie dort nicht dem Sektor „Staat“, sondern dem Sektor „Kapitalgesellschaften“ zuzurechnen sind. Dies wäre dann möglich, wenn die VIFG für den Bund Infrastruktureinrichtungen wie Bundesfernstraßen, Bundeswasserstraßen und Schienenwege erstellt, betreibt und die Kosten mit den speziell erhobenen Maut-, Schifffahrts- und Befahrungsabgaben finanziert. Dabei ist die Übernahme eines unternehmerischen Risikos erforderlich.

