

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Eberhard Otto (Godern), Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Höhe der LKW-Maut

Seit dem 1. Januar 2005 wird in Deutschland die LKW-Maut erhoben. Erfreulicherweise ist es dabei in technischer Hinsicht zu keinen schwerwiegenden Pannen gekommen. Der in sofern erfolgreiche Mautstart wurde von verschiedener Seite zum Anlass genommen, eine Erhöhung der LKW-Maut zu fordern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Werden mit einer LKW-Maut von 15 Cent pro Kilometer die durch den Schwerlastverkehr auf Bundesfernstraßen entstehenden Wegekosten vollständig gedeckt?
2. Wie stellt sich die Bundesregierung zu der Forderung, die Anlastung von Umweltkosten in die LKW-Maut zu integrieren?
3. Verfolgt die Bundesregierung die Absicht, mit einer weiteren Verteuerung des LKW-Verkehrs die Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs zu verbessern?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine weitere Verteuerung des Straßengüterverkehrs von den Güterbahnen dazu genutzt würde, ihrerseits die Preise anzuheben, um die Margen zu verbessern?
5. Teilt die Bundesregierung die vom Präsidenten des Umweltbundesamtes, Prof. Andreas Troge, geäußerte Ansicht, die Straßen in Deutschland seien bisher den Nutzern „kostenlos zur Verfügung gestellt worden“?
6. Teilt die Bundesregierung die ebenfalls von Prof. Andreas Troge geäußerte Ansicht, die Bahn trage seit der Bahnreform ihre Wegekosten über die Trassenpreise selbst?
7. Sieht die Bundesregierung in einer weiteren Verteuerung des Straßengüterverkehrs Risiken für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland?

8. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, Verkehrs- und Wirtschaftswachstum zu entkoppeln und wenn ja, aus welchen Gründen und mit welcher zeitlichen Perspektive?
9. Korrespondiert mit den Rückgängen des inländischen Mineralölabsatzes ein entsprechender Rückgang der Straßenverkehrsleistungen im Bereich des Personenverkehrs und des Güterverkehrs?
10. Ist nach Erkenntnis der Bundesregierung infolge der durch die Ökosteuer bewirkten Kraftstoffverteuerung in Deutschland das Straßenverkehrsaufkommen rückläufig gewesen?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, dass laut von ihr bei der Protrans AG in Auftrag gegebenen gleitenden Mittelfristprognose zum Personen- und Güterverkehr eine rückwirkende Erhöhung der Verkehrsleistung für die Jahre 2002 und 2003 um 15 Prozent erfolgt ist und der Prognose zufolge bis 2008 der PKW-Verkehr nicht schrumpfen, sondern jährlich weiter um 0,4 Prozent wachsen wird?
12. Wie hoch sind nach Schätzung der Bundesregierung die durch den so genannten Tanktourismus im Jahr 2005 entstehenden Steuerausfälle?
13. Sind der Bundesregierung private Studien bekannt, die sich mit den Gründen und der Höhe der durch „Tanktourismus“ bedingten Steuerausfälle befassen?

Berlin, den 16. Februar 2005

Horst Friedrich (Bayreuth)

Eberhard Otto (Godern)

Birgit Homburger

Hellmut Königshaus

Daniel Bahr (Münster)

Rainer Brüderle

Angelika Brunkhorst

Ernst Burgbacher

Jörg van Essen

Ulrike Flach

Otto Fricke

Rainer Funke

Ulrich Heinrich

Dr. Werner Hoyer

Dr. Heinrich L. Kolb

Gudrun Kopp

Sibylle Laurischk

Harald Leibrecht

Ina Lenke

Dirk Niebel

Hans-Joachim Otto (Frankfurt)

Detlef Parr

Gisela Piltz

Dr. Rainer Stinner

Carl-Ludwig Thiele

Dr. Claudia Winterstein

Dr. Volker Wissing

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion