

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Eberhard Otto (Godern), Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/4885 –**

Höhe der LKW-Maut

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Werden mit einer LKW-Maut von 15 Cent pro Kilometer die durch den Schwerlastverkehr auf Bundesfernstraßen entstehenden Wegekosten vollständig gedeckt?

Nach der 2001/2002 von der Arbeitsgemeinschaft Prognos AG Basel/Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung an der Universität Karlsruhe (IWW) im Auftrag der Bundesregierung durchgeführten Untersuchung deckt ein durchschnittlicher Mautsatz von 0,15 Euro/km die für das Bundesautobahnnetz ermittelten Wegekosten des Schwerlastverkehrs.

2. Wie stellt sich die Bundesregierung zu der Forderung, die Anlastung von Umweltkosten in die LKW-Maut zu integrieren?

Entsprechend der Richtlinie 1999/62/EG ist die Einbeziehung von externen Kosten nicht möglich.

3. Verfolgt die Bundesregierung die Absicht, mit einer weiteren Verteuerung des LKW-Verkehrs die Wettbewerbssituation des Schienengüterverkehrs zu verbessern?

Mit der Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen wird eine verursachergerechtere Anlastung der Wegekosten erreicht. Darüber hinaus trägt die LKW-Maut dazu bei, dass Güter von der Straße auf die Schiene und das Schiff verlagert werden.

Im Übrigen richtet sich das Handeln der Bundesregierung aus an den gemeinsamen Beschlüssen von Bundestag und Bundesrat (Beschluss des Bundesrates vom 23. Mai 2003, Drucksache 142/03 (Beschluss)).

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?

Mit Blick auf die Antwort zu der Frage 3 sieht die Bundesregierung keine Veranlassung zu einer derartigen Mutmaßung.

Im Übrigen hält es die Bundesregierung für wichtig, den intramodalen Wettbewerb im schienengebundenen Gütertransport weiter zu stärken, um für ihn marktgerechte und im Vergleich zum Straßengüterverkehr konkurrenzfähige Preis-Leistungs-Verhältnisse zu ermöglichen.

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“?

Für die Benutzung deutscher Straßen müssen die PKW- und LKW-Fahrer mit Ausnahme der LKW-Maut keine Benutzungsgebühren zahlen. Unabhängig davon erbringen die Nutzer mit verkehrsbezogenen Abgaben – u. a. der Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer – Finanzmittel für die Haushalte der Gebietskörperschaften, mit denen u. a. der Bau und die Erhaltung von Straßeninfrastruktur finanziert werden.

6. Teilt die Bundesregierung die ebenfalls von Prof. Andreas Troge geäußerte Ansicht, die Bahn trage seit der Bahnreform ihre Wegekosten über die Trassenpreise selbst?

Der Bundesregierung ist eine derartige Äußerung nicht bekannt.

Die von allen Nutzern des Schienennetzes zu zahlenden Nutzungsentgelte (Trassenpreise) decken insbesondere die Instandhaltungs- und Betriebsführungskosten der DB Netz AG sowie die Kapitalkosten der von ihr über Eigenmittel und Darlehen finanzierten Schieneninvestitionen. Zusätzlich erhält die DB AG staatliche Baukostenzuschüsse und unverzinsliche Darlehen für Schieneninvestitionen. Somit tragen die Nutzer des Schienennetzes über Trassenpreise nur einen Teil der Wegekosten.

7. Sieht die Bundesregierung in einer weiteren Verteuerung des Straßengüterverkehrs Risiken für Wachstum und Beschäftigung in Deutschland?

Die Bundesregierung plant keine Verteuerung des Straßengüterverkehrs. Von einem „Risiko für Wachstum und Beschäftigung“ kann deshalb nicht gesprochen werden.

8. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel, Verkehrs- und Wirtschaftswachstum zu entkoppeln und wenn ja, aus welchen Gründen und mit welcher zeitlichen Perspektive?

Die Bundesregierung setzt sich für eine Entkopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum bei gleichzeitiger Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ein. Dabei geht es insbesondere um eine Verringerung der Transportintensität des Wirtschaftswachstums durch eine Steigerung der Effizienz der Transportabläufe. Die Bundesregierung sieht in der Nachhaltigkeitsstrategie das Ziel, die Transportintensität, gemessen an der Verkehrsleistung im Verhältnis zum Bruttoinlandsprodukt, bis 2020 im Personenverkehr um 20 Prozent und im Güterverkehr um 5 Prozent zu senken (bezogen auf das Jahr 1999).

9. Korrespondiert mit den Rückgängen des inländischen Mineralölabsatzes ein entsprechender Rückgang der Straßenverkehrsleistungen im Bereich des Personenverkehrs und des Güterverkehrs?

Nein.

10. Ist nach Erkenntnis der Bundesregierung infolge der durch die Ökosteuer bewirkten Kraftstoffverteuerung in Deutschland das Straßenverkehrsaufkommen rückläufig gewesen?

Die Bundesregierung geht von einer insgesamt schwachen Preiselastizität der Nachfrage nach Straßenverkehrsleistungen in Bezug auf die Kraftstoffpreise aus. Dabei ist auch die durch die Ökosteuer beförderte Entwicklung verbrauchsärmerer Motoren von Bedeutung. Es liegen jedoch keine Erkenntnisse vor, wie sich die Nachfrage nach Straßenverkehrsleistungen ohne die Ökosteuer entwickelt hätte.

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?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat 2003 eine Überarbeitung des Rechenmodells zur Bestimmung der Fahrleistungen im PKW-Verkehr in Auftrag gegeben. Die rückwirkende Anwendung des überarbeiteten Rechenmodells hat zu einer Erhöhung der rechnerisch ausgewiesenen Fahrleistungen für die Jahre 2002 und 2003 geführt. Diese korrigierten Werte sind von ProTrans als Basis für die ebenfalls im Auftrag des BMVBW erstellte gleitende Mittelfristprognose bis 2008 übernommen worden.

Die korrigierten Rechenergebnisse beeinflussen nicht die zu erwartenden jährlichen Zuwachsraten im Motorisierten Individualverkehr (MIV). So geht z. B. die Verkehrsprognose 2015, die der Bundesverkehrswegeplanung zu Grunde liegt, von einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der Verkehrsleistung im MIV um 0,6 Prozent im Zeitraum 1997 bis 2015 aus.

Da die Verkehrsleistung im MIV für das Jahr 1997 lediglich um rund 4 Prozent nach oben korrigiert werden musste, wird die für 2015 erwartete Verkehrsmenge nur wenig beeinflusst, zumal zwischenzeitlich – wie z. B. in der gleitenden Mittelfristprognose bis 2008 – von geringeren Zuwächsen im MIV ausgegangen 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?

Die Bundesregierung verweist auf ihre Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Tanktourismus‘ in den Grenzregionen“, Bundestagsdrucksache 15/4017 vom 26. Oktober 2004.