

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Petra Hinz (Essen), Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Kosten der Mobilität

Menschen waren noch nie so mobil wie heute. Denn es gilt, in unserer Gesellschaft flexibel zu sein. Doch in den letzten Jahren ist nicht nur die Bedeutung der Mobilität gewachsen, sondern gleichzeitig auch die finanzielle Belastung der privaten Haushalte, die aus der verbesserten Mobilität resultiert. Mobilität wird immer wichtiger – aber de facto wird sie auch immer teurer.

Mobilität findet mit ganz verschiedenen Verkehrsmitteln statt – je nach Fahrtzweck und zurückzulegender Strecke. Dem Pkw kommt bei der privaten Nutzung noch immer eine Schlüsselstellung zu. Aber: Die Kosten für das Fahren und für die Unterhaltung eines Autos nehmen kontinuierlich zu, insbesondere durch den Anstieg der Kraftstoffpreise. Doch hat sich nicht nur der Betrieb von Autos überproportional verteuert, auch die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs sind gewachsen. Studien zufolge nehmen die Bürger im Vergleich zu den übrigen Lebenshaltungskosten den Anstieg der Mobilitätskosten auch stärker wahr.

Fest steht: Die finanziellen Belastungen der persönlichen Mobilität enthalten eine starke soziale Komponente. Je geringer das Einkommen von Verbraucherinnen und Verbraucher ausfällt, desto stärker ist die daraus resultierende Einschränkung der persönlichen Mobilität. Spürbar wird dies beispielsweise, wenn Pendler weder auf andere Verkehrsmittel als das Auto ausweichen noch umziehen können. Gerade in ländlichen Regionen können die Menschen auf individuelle Mobilität, ob nun für den Weg zur Arbeit oder in der Freizeit, nicht verzichten.

Die „Mobilität der Zukunft“ muss daher sowohl umwelt- als auch verbraucherfreundlich ausgestaltet sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

Allgemeine Entwicklung der Mobilität

1. Wie hat sich der Anteil der privaten und gewerblichen Nutzung individueller und öffentlicher Verkehrsträger im Nah- und Fernverkehr in den letzten zehn Jahren in Deutschland verändert?
2. Welche Entfernungen werden dabei mit welchen Verkehrsträgern im Schnitt zurückgelegt?

3. Wie bewertet die Bundesregierung die steigenden Kosten für die Nutzung der einzelnen Verkehrsträger – unter Berücksichtigung der Entwicklung des Anteils der Ausgaben der privaten Haushalte sowie der Unternehmen für Mobilität – in den letzten drei Jahrzehnten?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass aus den steigenden Mobilitätskosten langfristig ein soziales Problem erwächst, und wie begründet sie dies?
5. Wenn ja, welche Maßnahmen zur dauerhaften Begrenzung des Anstiegs der Mobilitätskosten hält die Bundesregierung für zielführend?

Kosten der Mobilität: Kraftstoffkosten

6. Wie haben sich die Kraftstoffpreise in Deutschland in den letzten zehn Jahren entwickelt?
7. Welche konkreten Ursachen sind nach Meinung der Bundesregierung für diesen Anstieg der Kraftstoffpreise verantwortlich?
8. Wie hat sich das Mobilitätsverhalten der Verbraucherinnen und Verbraucher infolge der steigenden Kraftstoffkosten in den letzten zehn Jahren verändert?
9. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung des Bundesverbandes für Transportunternehmen e. V., dass „der Benzinpreis so etwas wie der Brotpreis dieser Jahrzehnte ist“?
10. Gibt es nach Ansicht der Bundesregierung eine zu definierende absolute oder relative Höhe der Kraftstoffpreise, mit der unmittelbar eine Einschränkung von Mobilität verbunden ist?
11. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um die negativen Auswirkungen der steigenden Kraftstoffpreise für die Verbraucherinnen und Verbraucher zu reduzieren?
12. Wie bewertet die Bundesregierung das Ergebnis der Studie des Hamburger Energie-Experten Steffen Bukold, wonach die Mineralölkonzerne die Autofahrer in den vergangenen Monaten um 98 Mio. Euro/Monat stärker belasteten als dies mit höheren Ölpreisen begründbar gewesen wäre?
13. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Hamburger Energie Informationsdienst GmbH EID, dass vor allem die Raffinerien die über Ölpreissteigerungen hinausgehenden Preiserhöhungen der Kraftstoffe zu verantworten haben, und wenn nein, wer sonst?
14. Wenn ja, mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung dieser Entwicklung entgegenwirken?
15. Welches der derzeit diskutierten Modelle zur Dämpfung der Kraftstoffpreise (österreichisches oder west-australisches Modell) favorisiert die Bundesregierung, und warum?
16. Wie will die Bundesregierung im Rahmen der geplanten Novellierung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen die mittelständischen Mineralölunternehmen im Wettbewerb mit den großen Mineralölkonzernen stärken?

Kosten der Mobilität: Steuern und Gebühren allgemein

17. Welche staatlichen Abgaben (Steuern und Gebühren) beeinflussen die private und gewerbliche Nutzung von Pkw und Lkw?

18. Wie hat sich das Aufkommen aus diesen Abgaben seit Beginn der 17. Wahlperiode geändert?
19. Mit welchen Abgaben, und in welcher Höhe werden die Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfahrt, Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt) derzeit belastet?

Kosten der Mobilität: Lkw-Maut

20. Wann und an welches Beratungsunternehmen hat die Bundesregierung ein neues Wegekostengutachten für die Bundesfernstraßen in Auftrag gegeben?
21. Wann werden die Ergebnisse des neuen Wegegutachtens vorliegen?
22. Plant die Bundesregierung nach Vorliegen des neuen Wegegutachtens eine Novellierung der Mauthöheverordnung noch in der laufenden Wahlperiode, und wenn ja, wie sehen hierzu die konkreten Vorstellungen aus?

Kosten der Mobilität: Pkw-Maut

23. Wie geht die Querschnitts-Arbeitsgruppe unter Leitung der Unterabteilung UI 2 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bei der Erarbeitung eines Konzepts zur Einführung einer Pkw-Maut vor, und welchen Zeitplan verfolgt sie bei ihrer Arbeit?
24. Wann wird das vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, für Mitte März 2012 angekündigte Konzept zur Pkw-Maut, das bis heute aussteht, vorliegen und im Koalitionsausschuss von CDU, CSU und FDP beraten werden?
25. Welche bisherigen Ergebnisse zur Einführung einer Pkw-Maut liegen zum jetzigen Zeitpunkt vor?
26. Trifft es zu, dass die Bundesregierung noch keine adäquate Lösung für ein sozialverträgliches Konzept der Pkw-Maut gefunden hat?
27. Falls nein, wie erklärt die Bundesregierung die lange Dauer zwischen der Ankündigung des Konzepts einer PKW-Maut durch den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer für Herbst 2011 (Pressemitteilung der Bundesregierung vom 1. September 2011) und dessen Fertigstellung?
28. Sieht die Bundesregierung in der Überprüfung verschiedener Modelle zur Einführung einer Pkw-Maut durch die Querschnitts-Arbeitsgruppe im BMVBS einen Widerspruch zu der Aussage des stellvertretenden Fraktionsvorsitzenden, Patrick Döring, dass „Mehrbelastungen für Autofahrer für die FDP nicht in Frage kommen, das haben wir vor der Wahl gesagt und dabei bleiben wir“ (Pressemeldung der FDP-Pressestelle vom 15. April 2010), und wie begründet sie ihre Auffassung?

Kosten der Mobilität: Einkommensteuer

29. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Bundesministers für Wirtschaft und Technologie, Dr. Philipp Rösler, dass „sie sich der Diskussion um die Pendlerpauschale öffnen müsse, um denen zu helfen, die unter den Kosten leiden“ (Leipziger Volkszeitung vom 30. März 2012)?
30. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Auswirkungen der steigenden Kraftstoffpreise auf die Verbraucherinnen und Verbraucher durch eine Erhöhung der Pendlerpauschale aufgefangen werden können?
31. Wenn ja, plant die Bundesregierung eine Anhebung der Pendlerpauschale noch in dieser Wahlperiode?

32. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Pendler von einer Erhöhung der Pendlerpauschale umso mehr profitieren, je höher ihr Einkommen ist?
33. Wie bewertet die Bundesregierung das Konzept einer „fairen Entfernungspauschale“, also eines Abzugs von der Einkommensteuerschuld?
34. Wie steht die Bundesregierung zu einer Neuausrichtung der Dienstwagenbesteuerung am CO₂-Ausstoß des Fahrzeugs?
35. Plant die Bundesregierung einen finanziellen Ausgleich bei der Dienstwagenbesteuerung von Elektrofahrzeugen vor dem Hintergrund, dass der Anschaffungspreis bei diesen und damit auch die steuerliche Belastung bei der privaten Nutzung höher ausfällt als bei Kraftfahrzeugen mit Otto- oder Dieselmotor?
36. Wenn ja, wie sehen diese Pläne aus, und wann sollen sie umgesetzt werden?
37. Wenn nein, welche weiteren Schritte plant die Bundesregierung nach Mai 2012 zur Aufhebung der Benachteiligung von Elektrofahrzeugen bei der Dienstwagenbesteuerung?

Kosten der Mobilität: Umsatzsteuer

38. Welche Optionen räumt die geltende Mehrwertsteuersystemrichtlinie den Mitgliedstaaten der Europäischen Union für die Umsatzbesteuerung der einzelnen Verkehrsträger (Straße, Schiene, Luftfahrt, Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt) – differenziert nach Personen- und Güterverkehr – ein?
39. Wie stellt sich die Umsatzbesteuerung der einzelnen Verkehrsträger in Deutschland derzeit dar?
40. Hält die Bundesregierung Änderungen der nationalen Umsatzbesteuerung – insbesondere mit dem Ziel einer steuerlichen Gleichbehandlung der einzelnen Verkehrsträger oder zur Unterstützung der Energiewende – für sinnvoll, und wie begründet sie ihre Auffassung?
41. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Bundesministers der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, zu einer Neuordnung der ermäßigten Umsatzbesteuerung in Deutschland, dass es „in dieser Wahlperiode ... nicht den Hauch einer Chance für eine Mehrheit in Bundestag und Bundesrat für eine grundlegende Reform des kaum noch durchschaubaren Mehrwertsteuersystems gebe“ (Handelsblatt vom 12. März 2012)?
42. Teilt die Bundesregierung die Ansicht von Bundesfinanzminister Dr. Wolfgang Schäuble, dass es in Deutschland „keine überzeugende Regelung geben kann, solange es die zwei unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze von sieben beziehungsweise 19 Prozent gibt“ (Handelsblatt vom 12. März 2012), und wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?
43. Welche Vorschläge und Überlegungen des Europäischen Parlaments, der Europäischen Kommission und des Rates zur Veränderung der Umsatzbesteuerung des Verkehrs sind der Bundesregierung bekannt?
44. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus diesen Vorschlägen und Überlegungen, und welche Haltung nimmt sie in den Beratungen auf europäischer Ebene zur künftigen Umsatzbesteuerung des Verkehrs ein?

Kosten der Mobilität: Energiesteuer

45. Wie hat sich das Aufkommen aus der Energie- und der Umsatzsteuer infolge des Anstiegs der Kraftstoffpreise in den letzten zwölf Monaten verändert?
46. Mit welchen Aufkommenswirkungen bei der Energie- und der Umsatzsteuer rechnet die Bundesregierung bei unverändert hohen Kraftstoffpreisen mittelfristig?
47. Unterstützt die Bundesregierung das Bestreben der Europäischen Kommission zur Reform der Energiesteuerrichtlinie, und wie beurteilt sie deren Vorschläge vom 13. April 2011 im Einzelnen (KOM(2011) 168/3)?
48. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Meinung von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, dass es sich bei diesen Vorschlägen der Europäischen Kommission um „unsinnige Pläne“ handle (ARD-Morgenmagazin vom 11. April 2011) und dass man die „Finger davon lassen solle“ (BILD vom 11. April 2011)?
49. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kritik von Automobilverbänden an der Europäischen Kommission, dass deren Vorschläge zur Reform der Energiesteuerrichtlinie die Fortschritte bei der Senkung des Treibhausgasausstoßes in der Dieselsechnik gefährdet würden?
50. Welche Beratungen des aktuellen Richtlinienvorschlages fanden seit der Veröffentlichung im Europäischen Parlament und auf Ratsebene statt?
51. Wie hat sich die Bundesregierung dabei positioniert, insbesondere in Hinblick auf die in der Aktuelle Stunde des Deutschen Bundestages am 14. April 2011 erörterten Konsequenzen für die Dieselmotorenbesteuerung in Deutschland?
52. Wie stellt sich der aktuelle Stand der Beratungen zur Reform der Energiesteuerrichtlinie auf europäischer Ebene dar?

Kosten der Mobilität: Kraftfahrzeugsteuer

53. Wie viele Fahrzeuge – unterteilt nach den Fahrzeugarten des Kraftfahrzeugsteuergesetzes – sind in Deutschland aktuell zugelassen?
54. Wie verteilen sich die zugelassenen Pkw, Nutzfahrzeuge und Wohnmobile auf die verschiedenen Abgasstufen?
55. Welche Begünstigungen sieht das Kraftfahrzeugsteuergesetz vor, und wie hoch ist die Zahl der davon jeweils betroffenen Fahrzeuge?
56. Plant die Bundesregierung eine Evaluierung der CO₂-orientierten Kraftfahrzeugsteuer für Pkw, die zum 1. Juli 2009 in Kraft trat, und falls ja, wann sollen die Ergebnisse vorliegen?
57. Wenn nein, warum verzichtet die Bundesregierung auf eine Analyse der Auswirkungen der Umstellung der steuerlichen Bemessungsgrundlage auf das Verhalten der Pkw-Käufer sowie die Forschungs- und Entwicklungsarbeit der Automobilindustrie?
58. Wie verteilen sich die Pkw-Neuzulassungen seit Mitte 2009 auf die Abgasstufen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes?
59. Wie ist der Stand der regierungsinternen Beratungen zur Überführung des Pkw-Altbestands (mit Erstzulassung bis zum 30. Juni 2009) in die steuerliche Systematik der Neuregelung?
60. Wie viele Fahrzeuge werden von der Rechtsänderung zum 1. Januar 2013 betroffen sein?

61. Welche Bemessungsgrundlagen und welche Steuersätze plant die Bundesregierung für die künftige Besteuerung des Pkw-Altbestands?
62. Wie hat die Bundesregierung das Problem zuverlässiger und vergleichbarer Datengrundlagen für die Besteuerung des Pkw-Altbestands gelöst?
63. Wie wird sich die finanzielle Belastung für die betroffenen Fahrzeughalter und das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer infolge der Umstellung der Besteuerung des Pkw-Altbestands verändern?
64. Wie sieht der Zeitplan der Bundesregierung für das Gesetzgebungsverfahren zur Neuregelung der Kraftfahrzeugbesteuerung des Pkw-Altbestands aus?
65. Welche konkrete Bedeutung misst die Bundesregierung der im Referententwurf eines Verkehrssteueränderungsgesetzes vom 16. Dezember 2011 vorgesehenen Erweiterung der kraftfahrzeugsteuerlichen Begünstigung von reinen Elektrofahrzeugen im Rahmen der Umsetzung des Regierungsprogramms Elektromobilität zu?
66. Prüft die Bundesregierung im Rahmen dieses Vorhabens eine Ausweitung der kraftfahrzeugsteuerlichen Begünstigung von reinen Elektrofahrzeugen auf Fahrzeuge mit Hybridantrieb, wie sie etwa die Wirtschaftsministerkonferenz am 14./15. Dezember 2009 für Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerung forderte, und falls nein, warum nicht?
67. Warum hat das Kabinett, das den Gesetzentwurf nach der ursprünglichen Planung am 15. Februar 2012 beschließen sollte, bis heute nicht darüber entschieden?

Kosten der Mobilität: Wechselkennzeichen

68. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der anhaltenden Kritik an der Einführung von Wechselkennzeichen für Kraftfahrzeuge in Deutschland, etwa aus der Aussage des Pressesprechers des ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.), Jochen Österle: „Wenn das Wechselkennzeichen, so wie es ist, in ein paar Jahren wieder begraben wird, ist es auch nicht weiter schlimm.“ (SPIEGEL ONLINE vom 18. Januar 2012)?
69. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung vor diesem Hintergrund aus früheren Aussagen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, der den Verbraucherinnen und Verbrauchern monatelang eine Steuerersparnis bei der Nutzung von Wechselkennzeichen in Aussicht stellte (Pressemitteilung des BMVBS vom 2. Februar 2010, Nr.: 035/2010)?
70. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorwurf, dass sich der bürokratische Aufwand für die Fahrzeugzulassung mit der Einführung von Wechselkennzeichen nicht verringern wird (SPIEGEL ONLINE vom 18. Januar 2012: „Luftnummernschild“), obwohl der Bürokratieabbau zur entscheidenden Zielsetzung der Initiative der schwarz-gelben Bundesregierung mutierte (Bundestagsdrucksache 17/4242)?
71. Inwiefern kann – wie von der Bundesregierung ständig behauptet (Bundestagsdrucksache 17/6665) – die Möglichkeit der Nutzung eines Wechselkennzeichens zum Kauf eines Elektroautos motivieren?
72. Welche Unternehmen der Versicherungswirtschaft werden nach Kenntnis der Bundesregierung Fahrzeughaltern Vergünstigungen bei Verwendung eines Wechselkennzeichens gewähren?

73. Wieso verzögerte sich die Einführung von Wechselkennzeichen in Deutschland, die Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bereits für den 1. Januar 2011 angekündigt hatte, nun bis zum 1. Juli 2012?
74. Plant die Bundesregierung in einem zweiten Schritt kraftfahrzeugsteuerliche Vorteile für die Nutzer von Wechselkennzeichen, und wie begründet sie dies?

Berlin, den 23. Mai 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

