

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/14564 –**

Neue Konzepte in der Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit neue Konzepte im Bereich der Verkehrs-, Bau- und Stadtentwicklungspolitik in Deutschland. Dazu gehören Vorschläge von dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer zur Stärkung des Wohnungsbaus wie auch zur Verbesserung der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

1. Wie viele Wohnungen könnten nach Einschätzung der Bundesregierung in welchem Zeitraum mit Hilfe einer Wiedereinführung einer gezielten Eigenheimzulage für Familien mit Kindern gefördert werden, wie von der Bauwirtschaft gefordert?
2. Wie müsste nach Auffassung der Bundesregierung eine solche neue Eigenheimzulage für Familien mit Kindern ausgestaltet werden, um sie feinkalibriert auf die Zielgruppe auszurichten und Fehlanreize im Wohnungsbau auszuschließen?
3. Welche finanziellen Auswirkungen für den Bundeshaushalt hätte eine solche feinkalibrierte Eigenheimzulage für Familien mit Kindern in welcher Höhe pro Haushaltsjahr?
4. Wie müsste nach Einschätzung der Bundesregierung eine von der Bauwirtschaft geforderte Wiedereinführung der degressiven Absetzung der Kosten der Anschaffung beim privaten Wohnungsbau über die Steuer (degressive AfA) ausgestaltet sein, damit sie für neue Impulse auf dem Wohnungsmarkt sorgt?

5. Welche finanziellen Folgen für den Bundeshaushalt hätte die Wiedereinführung einer solchen degressiven Absetzung der Kosten der Anschaffung beim privaten Wohnungsbau über die Steuer (degressive AfA)?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um Impulse für den Wohnungsbau zu setzen, hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, eine zielgenau kalibrierte Eigenheimzulage und eine degressive Absetzung für Abnutzung bei Mietwohnungsneubauten als denkbare Maßnahmen für die nächste Legislaturperiode genannt. Da Entscheidungen über die Ausgestaltung dieser Instrumente im Einzelnen in der nächsten Legislaturperiode zu treffen wären, sind belastbare Aussagen zu deren quantitativen und finanziellen Auswirkungen gegenwärtig noch nicht möglich.

6. In welcher Höhe müsste nach Auffassung der Bundesregierung die Anpassung der Höchstgrenzen für das Wohngeld erfolgen, um insbesondere für Alleinerziehende und Rentner die Leistungshöhe und die Miethöchstgrenze an die Entwicklung der Bestandsmieten anzupassen?

Um die Leistungsfähigkeit des Wohngeldes im Hinblick auf die Mieten- und Einkommensentwicklung der letzten Jahre zu erhöhen, müssten Anpassungen verschiedener Leistungselemente vorgenommen werden. Die Kalkulation dieser Leistungselemente, die im Zusammenwirken die Wohngeldverbesserung ergeben, wäre Teil der vorbereitenden Arbeiten für einen Gesetzentwurf.

7. Welches finanzielle Volumen hat der von der Bundesregierung in der laufenden Legislaturperiode vorgelegte Gesetzentwurf zur steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung beinhaltet, und in welcher Höhe hätte die steuerliche Förderung bei endgültigem Beschluss des Gesetzentwurfs durch den Deutschen Bundestag und den Bundesrat Minderereinnahmen für den Bundeshaushalt sowie die Haushalte der Länder nach sich gezogen?

Es wird auf die Bundestagsdrucksachen 17/6074 (Gesetzentwurf), Seite 2, und 17/6358 (Beschlussempfehlung und Bericht des Finanzausschusses), Seite 2, verwiesen. Danach hätten die im Gesetzentwurf zur steuerlichen Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden vorgesehenen Regelungen bei voller Jahreswirkung Steuermindereinnahmen von 1,5 Mrd. Euro verursacht. Davon wären 638 Mio. Euro auf den Bund, 574 Mio. Euro auf die Länder und 288 Mio. Euro auf die Gemeinden entfallen.

8. Hat die Bundesregierung eine Studie in Auftrag gegeben, die die Machbarkeit und das mögliche Einnahmenvolumen einer Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen untersucht hat?
9. Wenn ja, wer hat die Studie im Auftrag der Bundesregierung erstellt, und zu welchem Ergebnis ist sie hinsichtlich des möglichen Einnahmenvolumens sowie der notwendigen Systemkosten bei einer Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen gekommen?
10. Beinhaltet die in Frage 8 angesprochene Studie ebenfalls Ergebnisse zu einer Absenkung der Tonnengrenze für die Lkw-Maut hinsichtlich des damit erreichbaren zusätzlichen Einnahmenvolumens sowie Systemkosten der Erhebung, und wenn ja, welche?

12. Schließt die Bundesregierung eine zukünftige Absenkung der Tonnen-
grenze auf 3,5 Tonnen bei der Lkw-Maut sowie eine Ausdehnung der
Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen aus, und wenn ja, warum?

Die Fragen 8, 9, 10 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemein-
sam beantwortet.

Mit Blick auf das Ende des Mautbetreibervertrages Ende August 2015 prüft das
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zurzeit
die dem Bund zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der künftigen Mauterhe-
bung. Ziel ist es, weiterhin ein zukunftsfähiges und gleichzeitig hoch verläss-
liches Erhebungssystem zur Verfügung zu haben. Das BMVBS wird bei der
Prüfung der verschiedenen Handlungsoptionen durch ein Beraterkonsortium
unterstützt. Dieses besteht aus Experten des TÜV, der KPMG und der Rechtsan-
waltssozietät Beiten Burkhart. Gegenwärtig wird ergebnisoffen geprüft, welche
Vorgehensweise unter technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Aspekten
die beste Lösung für die Fortführung der Mauterhebung darstellt. Bei dieser
Prüfung wird auch die Frage untersucht, welche Option sich unter den genann-
ten Aspekten für eine Ausweitung der Mautpflicht eignen würde. Abschlie-
ßende Ergebnisse der Prüfung liegen allerdings noch nicht vor. Eine Entschei-
dung über eine Erweiterung der Mautpflicht, sei es auf weitere Straßenkatego-
rien oder auf andere Fahrzeuggruppen, ist bislang nicht getroffen worden.

11. Wie viele Einnahmen können nach Einschätzung der Bundesregierung
durch die Einführung einer Pkw-Maut auf allen Autobahnen in Deutsch-
land erzielt werden?

Bei einer streckenbezogenen Pkw-Maut hängen die möglichen Einnahmen vom
festgesetzten Mautsatz pro Kilometer ab. Bei einer zeitbezogenen Pkw-Vignette
sind die unterschiedlichen Gültigkeitszeiträume der Vignetten in Verbindung
mit deren Preisen für die Höhe der möglichen Einnahmen maßgeblich. Bei
hohen Preisen sind zudem evtl. Verlagerungs- oder Verdrängungseffekte mit zu
berücksichtigen.

Ohne die oben angegebenen Eingangsgrößen sind der Bundesregierung keine
Einnahmeschätzungen möglich.

13. Wie hoch war das Aufkommen aus der Luftverkehrssteuer für den Bun-
deshaushalt in den Jahren 2011 und 2012, und mit welchen Einnahmen
aus der Luftverkehrssteuer rechnet die Bundesregierung in den Jahren
2013 bis 2017?

kassenmäßige Einnahmen		geschätzte Einnahmen*				
		in Mio. Euro				
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
905	948	960	970	980	990	1 000

* Ergebnisse der Steuerschätzung vom Mai 2013

14. Wie viele Mittel wird der Bund gemäß der mittelfristigen Finanzplanung
2013 bis 2017 zur vollständigen Umsetzung welcher Maßnahme des

Aktionsplans „Güterverkehr und Logistik“ der Bundesregierung in den kommenden vier Jahren zur Verfügung stellen?

Die einzelnen Maßnahmen des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik sind im Haushaltsplan nicht gesondert veranschlagt und somit auch nicht Gegenstand einer gesonderten Finanzplanung des Bundes. Soweit einzelne Maßnahmen haushaltswirksam sind, erfolgt die Finanzierung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel aus Titeln mit entsprechender Zweckbestimmung, die auch Maßnahmen umfassen können, die nicht im Aktionsplan enthalten sind.