

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden),  
Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Energiepolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2030**

Im Vorfeld der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits 2014 eine Verkehrsverflechtungsprognose für das Jahr 2030 erstellen lassen. Ziel der Prognose war, eine realistische Vorausschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung für das Jahr 2030 in Deutschland aufzustellen, die als „unabdingbare Grundlage“ für die BVWP-Aufstellung dienen sollte ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/\\_verkehrsprognose-2030.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/_verkehrsprognose-2030.html)).

Um die zukünftige Verkehrsentwicklung vorherzusagen, setzte das BMVI eine Reihe von Rahmenbedingungen und Annahmen, z. B. zur zukünftigen Verkehrspolitik und zur Entwicklung der Nutzer- und Transportkosten.

Aus finanz- und klimapolitischen Gründen setzte das BMVI in der Prognose ein „spürbares umwelt- und energiepolitisches Handeln“ voraus und plante mit einer realen Anhebung der Mineralölsteuer, so dass der gesamte Preis für Kraftstoff jährlich um 2 Prozent ansteigen würde (Schlussbericht der Verkehrsverflechtungsprognose – Los 3 –, S. 185 bis 189). Da die Kraftstoffkosten ohne Anhebung der Mineralölsteuer laut Prognose jährlich um 0,8 Prozent sinken würden, setzte das BMVI demnach eine Anpassung des Steuersatzes voraus, der die Preissenkung ausgleicht.

Im Grünbuch Energieeffizienz, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) am 12. August 2016 veröffentlicht wurde, wird u. a. eine Indexierung von Steuersätzen als denkbarer Mechanismus für die Anpassung an Schwankungen der Rohstoffpreise beschrieben (vgl. [www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/gruenbuch-energieeffizienz,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf](http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/gruenbuch-energieeffizienz,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf), S. 22).

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt lehnt eine solche Indexierung der Steuersätze kategorisch ab mit dem Hinweis, „dies sei ein dreister Griff in die Steuerzahertasche“ (vgl. [www.bild.de/geld/aktuelles/wirtschaft/roundup-ministerium-prueft-energiepreisbeeinflussung-47329360.bild.html](http://www.bild.de/geld/aktuelles/wirtschaft/roundup-ministerium-prueft-energiepreisbeeinflussung-47329360.bild.html)).

In der Verkehrsprognose 2030 des BMVI wird allerdings genau eine solche Indexierung der Steuersätze für Kraftstoffe unterstellt, um eine Kraftstoffpreissteigerung von 2 Prozent p. a. sicherzustellen (vgl. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publicationFile), S. 185 f.).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welcher Begründung lehnt Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt den im Grünbuch Energieeffizienz vorgelegten Vorschlag einer Indexierung von Steuersätzen für Kraftstoffe ab, wenn genau dieser Ansatz eine wesentliche Rahmenbedingung der Verkehrsprognose 2030 seines Hauses darstellt?
2. Welche Preiselastizitäten in Bezug auf die Fahrleistung und auf den Kraftstoffverbrauch wurden bei der Verkehrsprognose 2030 für den Pkw- und den Lkw-Verkehr zugrunde gelegt (bitte jeweils getrennt angeben)?
3. Wie würden sich die prognostizierten CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Kraftstoffverbrauch des Pkw- und Lkw-Verkehrs bis 2030 bei den zugrunde gelegten Preiselastizitäten entwickeln, wenn – bei sonst gleichbleibenden Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2030 – die Energiesteuersätze für Kraftstoffe bis 2030 gegenüber dem aktuellen Niveau nicht angehoben würden (Angaben bitte für die drei in der Verkehrsprognose 2030 dargestellten Szenarien des Rohölpreises von 50 USD/b (barrel), 120 USD/b und 200 USD/b im Jahr 2030)?
4. a) Rechnet die Bundesregierung, wie in der Verkehrsprognose 2030 angenommen, weiterhin damit, dass der gesamte Kraftstoffpreis bis 2030 real um 2 Prozent pro Jahr zunimmt?  
b) Wenn ja, warum?  
c) Wenn nein, welche Kraftstoffpreisentwicklung bis 2030 hält die Bundesregierung stattdessen für wahrscheinlich, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus mit Blick auf den neuen Bundesverkehrswegeplan 2030 und die Verhandlungen zu den Ausbaugesetzen (Straße, Schiene, Wasserstraße)?  
d) Wenn nein, inwiefern würde ein sinkender gesamter Kraftstoffpreis vor dem Hintergrund der sonstigen Annahmen der Verkehrsprognose 2030 zu Wachstum des Straßenverkehrs führen, welches das vorhergesagte Wachstum des Straßenverkehrs für 2030 noch übersteigt, und welche Auswirkungen hätte das auf den Modal Split im Personen- und im Güterverkehr?
5. a) Treffen die in der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 getroffenen Annahmen zum zukünftigen umwelt- und energiepolitischen Handeln aus Sicht der Bundesregierung weiterhin zu?  
b) Wenn ja, warum?  
c) Wenn nein, was bedeutet dies für die Aussagekraft der Verkehrsprognose 2030 und die Gültigkeit der Projektbewertungen im neuen BVWP 2030?  
d) Wenn nein, was bedeutet dies für die Gültigkeit des Umweltberichtes des BVWP 2030, insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits die darin getroffenen Annahmen zum BVWP 2030 laut Prognose nicht ausreichen, so dass das Modal-Split-Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung (25 Prozent Güterverkehrsanteil auf der Schiene, 14 Prozent auf dem Binnenschiff) auch im Jahr 2030 noch weit verfehlt würde?

Berlin, den 28. September 2016

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**