

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus Ernst, Ingrid Remmers, Fabio De Masi, Jörg Cezanne, Michael Leutert, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Victor Perli, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Politische Signale an die Automobilindustrie

Es besteht nach Ansicht der Fragesteller ein Widerspruch zwischen den Bekenntnissen der Bundesregierung zu einer Verkehrswende und den nach wie vor bestehenden Subventionen fossiler Kraftstoffe, vor allem des Diesels. Zugleich wurden und werden unter dem Label „Zukunft der Mobilität“ und dessen früheren Versionen Konferenzen und Gesprächskreise mit der Industrie finanziert, die aus Sicht der Fragesteller ebenfalls keine sichtbaren Impulse für eine Verkehrswende erbracht haben. Solange Subventionen in erheblichem Umfang den Verbrauch fossiler Kraftstoffe fördern, werden neue Förderinstrumente, die den Umstieg auf Elektromobilität forcieren sollen, kaum Wirkung entfalten. Dialogformate zur Verständigung mit der Industrie sollten nach Auffassung der Fragesteller einer klaren Zielsetzung folgen und einer Erfolgskontrolle unterliegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann und wo findet das erste Treffen im Rahmen der „Konzertierten Aktion Mobilität“ statt, wer ist als Teilnehmerin bzw. Teilnehmer angefragt, und welche Tagesordnung ist vorgesehen (www.bundesregierung.de/bregde/suche/regierungspressekonferenz-vom-15-maerz-2019-1590010; Bundestagsdrucksache 19/11025)?
2. Wie hoch ist das Budget der „Konzertierten Aktion Mobilität“?
3. Welche Erwartungen hat die Bundesregierung an die Teilnehmer an der „Konzertierten Aktion Mobilität“?
4. Was wäre aus Sicht der Bundesregierung ein Scheitern, was der größte Erfolg der „Konzertierten Aktion Mobilität“ (bitte begründen)?
5. Wie hoch waren die Kosten insgesamt für die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE)?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Arbeit der NPE (bitte begründen)?
7. Welche Ergebnisse der NPE hält die Bundesregierung für besonders relevant (bitte begründen)?
8. Inwiefern sind die durch die Arbeitsgruppen der NPE erarbeiteten Konzepte und Empfehlungen in die Arbeit der Bundesregierung eingeflossen, welche waren das, und welche wurden nicht berücksichtigt (bitte jeweils begründen)?

9. Wie hoch sind die jährlichen Steuermindereinnahmen von Dieselmotorkraftstoff in Deutschland aufgrund des im Vergleich zum Ottomotorkraftstoff niedrigeren Steuersatzes bei der Energiesteuer und des in der Folge geringeren Mehrwertsteuersatzes, und wie haben sie sich seit dem Jahr 2008 entwickelt (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?
10. Wie hoch sind die jährlichen Steuermindereinnahmen bei Dieselmotorkraftstoff in Deutschland aufgrund der Steuerentlastung für betrieblich genutzte Dieselmotorkraftstoffe (Agrardiesel), und wie haben sich der begünstigte Dieselmotorkraftstoffverbrauch und die damit einhergehenden Steuermindereinnahmen seit dem Jahr 2008 entwickelt (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?
11. Auf welche Höhe beliefen sich seit dem 1. Januar 2008 die Mindereinnahmen durch die steuerliche Begünstigung von Gasmotorkraftstoffen (LPG und CNG) pro Kalenderjahr gegenüber dem Ottomotorkraftstoff, und auf welche Höhe beliefen sie sich insgesamt seit 2008 (bitte einzeln in tabellarischer Form auflisten)?
12. Wie viele Pkw welcher Größenklasse und Antriebsart wurden seit 2008 neu zugelassen (bitte nach gewerblichen und privaten Haltern sowie Automarke aufschlüsseln)?
13. Wie viele Personen haben nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 2008 bis heute die private Nutzung eines Dienstwagens versteuert, und auf welche jährlichen Summen beliefen sich die Steuereinnahmen?
14. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Listenpreis der Dienstwagen in diesen Jahren?
15. Welchen Einfluss hat das „Dienstwagenprivileg“ nach Kenntnis der Bundesregierung auf das Beitragsaufkommen der einzelnen Sozialkassen (insbesondere Arbeitslosenversicherung, Rentenkasse und Krankenkassen)?
16. Wie hoch waren die Einnahmen aus der Kfz-Steuer seit 2008, und wieviel davon floss in den Bau und Erhalt von Straßen und Brücken (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
17. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der am 26. August 2019 veröffentlichten Studie „Folgekosten des Verkehrs“ des Vereins „Allianz Pro Schiene“ (www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/folgekosten-des-verkehrs), die externe Folgekosten von 149 Mrd. Euro pro Jahr errechnet hat, an denen der Anteil des Straßenverkehrs fast 95 Prozent beträgt?
18. Verfügt die Bundesregierung über eigene Zahlen zu Folgekosten des Straßenverkehrs, und unterscheiden diese sich von den Erkenntnissen der Studie (bitte einzeln auflisten)?

Berlin, den 2. Oktober 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion