

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
– Drucksache 13/9735 –

**Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW**

Nach Presseberichten (u.a. in der Deutschen Verkehrszeitung vom 30. Oktober 1997) plant die Bundesregierung, ab dem Jahr 2000 die Straßenbenutzungsgebühr für schwere LKW elektronisch zu erheben und die Gebühr streckenbezogen zu gestalten. Dazu liegt dem Bundesministerium für Verkehr eine Studie der Dornier System Consult GmbH vor.

**Vorbemerkung**

Seit 1. Januar 1995 wird in Deutschland im Verbund mit den Beneluxstaaten, Dänemark und seit dem 1. Februar 1998 auch mit Schweden eine zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw ab 12 t Gesamtgewicht erhoben. Die Erhebung zeitabhängiger Gebühren im Verbund stellt lediglich einen Einstieg in eine gerechtere Anlastung der Wegekosten im Bereich des Schwerlastverkehrs dar. In diesem Sinne besitzt das Verbundübereinkommen einen übergangsweisen Charakter, bis die technischen und rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind, um ein generelles, entfernungsabhängiges, elektronisches Gebührensystem einführen zu können (Drucksache 12/7267 vom 14. April 1994, S. 6). In Verfolgung dieser Aufgabe hat der Bundesminister für Verkehr die Dornier System Consult GmbH beauftragt, zu untersuchen, wie das Ziel einer streckenbezogenen Lkw-Gebühr zeitlich und strukturell am besten erreicht werden kann. Nach Abschluß aller vorbereitenden Maßnahmen wird die Bundesregierung über die Ausschreibung und Einführung einer streckenbezogenen Lkw-Gebühr entscheiden.

1. Hat die Bundesregierung bereits entschieden, welches technische System zur Erhebung der Straßenbenutzungsgebühren für schwere LKW eingesetzt werden soll?

Nein. Die Entscheidung der Bundesregierung über das technische System zur Erhebung einer streckenabhängigen Autobahngebühr für schwere Lkw wird auf der Basis des Ergebnisses einer zukünftigen Ausschreibung getroffen werden.

2. Welches technische System wurde in der Studie der Dornier System Consult GmbH zur Einführung empfohlen?

Eine Empfehlung zur Technik eines elektronischen Gebührenerhebungssystems ist von der Dornier System Consult GmbH nicht abgegeben worden. Dies war auch nicht Aufgabe der Studie.

3. Mit welchen Systemkosten ist für den Bund und für den einzelnen LKW bei der Einführung der elektronischen Straßenbenutzungsgebühr zu rechnen?

Erst das Ergebnis einer zukünftigen Ausschreibung wird Angaben über die Systemkosten für den Bund bzw. den einzelnen Lkw ermöglichen.

4. Welche LKW sollen in die streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr einbezogen werden?

Die künftige streckenbezogene Lkw-Gebühr soll – wie bei der gegenwärtigen zeitbezogenen Gebühr – für Lkw ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht gelten.

5. Wie soll die Wegekostenanlastung für LKW gestaltet werden, die nicht in die elektronische Straßenbenutzungsgebühr einbezogen werden?

Da insbesondere der Schwerlastverkehr die hohen Investitions- und Unterhaltungskosten verursacht, ist es vorrangig, den schweren Lkw zu einer streckenbezogenen Gebühr heranzuziehen.

6. Werden sich die Straßenbenutzungsgebühren für schwere LKW an den von ihnen verursachten Wegekosten orientieren?

7. Ist geplant, den LKW durch die Straßenbenutzungsgebühr auch von ihnen verursachte Umweltkosten anzulasten?

Entsprechend der Richtlinie 93/89/EWG orientieren sich die Mautgebühren an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Straßennetzes. Die Bundesregierung hat zur Gebührenhöhe noch keine Entscheidung getroffen.

8. Welche aktuellen Studien zur Höhe der Wegekosten schwerer LKW für Gesamtdeutschland liegen der Bundesregierung vor?
9. Welche Berechnungsmethodik liegt diesen Studien zur Höhe der Wegekosten zugrunde?
10. Welche Wegekosten verursacht nach diesen Studien ein 40-Tonnen-LKW pro Kilometer?

Um über möglichst aktuelles Datenmaterial über die Höhe der von schweren Lkw verursachten Wegekosten zu verfügen, hat die Bundesregierung eine entsprechende Studie für das Basisjahr 1995 an die Prognos AG vergeben.

Diese noch nicht abgeschlossene Untersuchung wird eine aktualisierte Berechnung der reinen Wegeausgaben und zusätzlich auch eine Wegekostenbetrachtung enthalten. Bei der Wegekostenbetrachtung werden die Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen) für das Anlagevermögen sowie die laufenden Kosten für Unterhaltung und Betrieb zugrunde gelegt.

11. Wie sollen die Straßenbenutzungsgebühren ausgestaltet werden?
12. Ist insbesondere eine Staffelung der Straßenbenutzungsgebühr nach zulässigem Gesamtgewicht, Achslast und eingesetztem Federungssystem geplant?

Über eine Ausgestaltung der Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw ist noch keine Entscheidung getroffen worden.

13. Auf welchen Teilen des deutschen Straßennetzes soll die Straßenbenutzungsgebühr erhoben werden?
14. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine Einbeziehung der Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in die Gebührenerhebung möglich?  
Wenn ja, wie könnte diese umgesetzt werden?  
Wenn nein, welche rechtlichen Hindernisse sieht die Bundesregierung?

Gemäß Richtlinie 93/89/EWG dürfen Mautgebühren für schwere Lkw im überörtlichen Netz grundsätzlich nur für die Benutzung von Autobahnen, anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale wie Autobahnen aufweisen, Brücken, Tunnels und Gebirgspässen erhoben werden.

15. Wie will die Bundesregierung Verkehrsverlagerungen von der Autobahn auf das nachgeordnete Straßennetz verhindern, wenn die Straßenbenutzungsgebühr nur auf Autobahnen erhoben wird?

Nach Untersuchungen der Roland Berger und Partner GmbH im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr ist die Gefahr von Verkehrsverlagerungen aufgrund der Einführung von Autobahnbenutzungsgebühren im Bereich des schweren Lkw-Verkehrs wegen dessen besonderer Zeitempfindlichkeit als gering einzustufen.

16. Mit welchem Gesamtaufkommen der Straßenbenutzungsgebühr rechnet die Bundesregierung pro Jahr?

Da keine Entscheidung über die Höhe einer künftigen streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw getroffen wurde, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über ein Gesamtaufkommen gemacht werden.

17. Ist geplant, die Straßenbenutzungsgebühr nach ihrer Einführung schrittweise zu erhöhen?

Vor einer Entscheidung über die Höhe einer solchen Gebühr kann keine Aussage über eventuelle künftige Erhöhungen gemacht werden.

18. Ist geplant, schweren LKW langfristig die vollen Wegekosten über die Straßenbenutzungsgebühr anzulasten?

Wenn nein, warum nicht?

Ein Hauptziel einer künftigen streckenbezogenen Autobahngebühr für schwere Lkw ist die im Vergleich zur zeitbezogenen Gebühr gerechtere Anlastung von Wegekosten.

Es wird insoweit auf die Antwort zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.

19. Bleibt die Bundesregierung bei ihrer in Drucksache 13/8748 geäußerten Ansicht, daß beim LKW – wie beim PKW – sowohl die Mineralölsteuer als auch die KFZ-Steuer der Erzielung von Staatseinnahmen dienen, ohne daß das Aufkommen generell einer Zweckbindung unterliegt (Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Norbert Lammert vom 6. Oktober 1997 zu Frage 86 in der o. g. Drucksache)?

Die Bundesregierung hält an dem in Drucksache 13/8748 geäußerten Standpunkt fest.