

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Angelika Brunkhorst, Gudrun Kopp, Dr. Karl Addicks, Rainer Brüderle, Ulrike Flach, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Heinz-Peter Haustein, Birgit Homburger, Dr. Heinrich L. Kolb, Burkhardt Müller-Sönksen, Detlef Parr, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Entwicklung der Mauteinnahmen 2009

Nach den jüngsten Statistiken des Bundesamtes für Güterkraftverkehr war in den Monaten Januar und Februar ein deutlicher Rückgang der mautpflichtigen Fahrleistung zu verzeichnen. Zugleich berichtete die „Deutsche Verkehrszeitung“ (24. März 2009), dass seit Anfang dieses Jahres durchschnittlich 18,5 Cent je mautpflichtigem Kilometer zu bezahlen waren, wohingegen die Bundesregierung bisher von einer Anhebung auf 16,3 Cent gesprochen hatte. Die Bundesregierung hat hierzu erklärt, diese 16,3 Cent errechneten sich für den Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2011. So werde die jetzige Mautbelastung für den Güterkraftverkehr nach und nach sinken, weil immer mehr Firmen auf umweltfreundliche Fahrzeuge umstiegen (dpa, 27. März 2009). Angesichts des enormen Einbruchs bei den Absatzzahlen neuer Nutzkraftfahrzeuge in den zurückliegenden Monaten erscheint diese Annahme allerdings fraglich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie groß war die Fahrleistung der mautpflichtigen Fahrzeuge jeweils in den Monaten Januar, Februar und März 2009 insgesamt sowie nach den verschiedenen Emissionsklassen im Vergleich zu den Vorjahresmonaten bzw. im Vergleich zu den ursprünglichen Erwartungen für diese Monate in absoluten und relativen Zahlen?
2. Wie hoch waren die Mauteinnahmen jeweils in den Monaten Januar, Februar und März 2009 insgesamt sowie nach den verschiedenen Emissionsklassen im Vergleich zu den Vorjahresmonaten bzw. im Vergleich zu den ursprünglichen Einnahmeerwartungen für diese Monate in absoluten und relativen Zahlen?
3. Wie hoch war die je mautpflichtigem Kilometer durchschnittlich in den Monaten Januar, Februar und März 2009 gezahlte Maut?
4. Wie hoch wären die Mauteinnahmen jeweils in den Monaten Januar, Februar und März 2009 insgesamt sowie nach den verschiedenen Emissionsklassen gewesen, wenn – bei unveränderter Fahrleistung – die Maut nicht zum 1. Januar 2009 erhöht worden wäre?
5. Wie würden sich die Einnahmen aus der Lkw-Maut in den Jahren 2009 bis 2012 insgesamt entwickeln, wenn sich die gegenwärtige Einnahmesituation unverändert fortsetzen sollte?

Welche Differenzen ergeben sich daraus gegenüber den im Haushaltsentwurf 2009 und in der Finanzplanung bis 2012 vorgesehenen Mauteinnahmen?

6. Wie würden sich die Einnahmen aus der Lkw-Maut insgesamt über das Jahr bzw. für die einzelnen Monate entwickeln, wenn bei Fortschreibung der in den vergangenen Monaten erbrachten Fahrleistung die Mauterhöhung vom 1. Januar 2009 zum 1. Mai 2009 ausgesetzt würde?
7. Beabsichtigt die Bundesregierung in den Jahren 2009 bis 2012 gegebenenfalls Steuermittel einzusetzen, um Einnahmeausfälle (entsprechend der Antwort zu Frage 2) bei den Mauteinnahmen zur Realisierung der geplanten aus den Mauteinnahmen finanzierten Investitionen zu ersetzen, und bis zu welchem Umfang sollen diese gegebenenfalls eingesetzt werden?
8. Inwiefern wird bei den im Konjunkturpaket I und II vorgesehenen Mitteln für Verkehrswegeinvestitionen auf Mauteinnahmen zurückgegriffen, und wie wirken sich die Einnahmeausfälle (entsprechend der Antwort zu Frage 2) aus?
9. Sollen Investitionen für aus Mauteinnahmen finanzierte Projekte, sofern ein vollständiger Ersatz der Ausfälle bei den Mauteinnahmen durch Steuermittel nicht erwogen wird, gegebenenfalls pauschal um einen entsprechenden Betrag gekürzt werden („Rasenmäherprinzip“), oder würden einzelne Maßnahmen in diesem Fall gestrichen bzw. ihre Durchführung auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, und wenn ja, welche?
10. Wie verteilen sich die zugesagten 850 Mio. Euro für Bundesfernstraßen aus dem Konjunkturpaket II auf die Jahre 2009 und 2010?
Wie gestaltet sich der Mittelabfluss in den vorgesehenen Projekten?
11. Wie ist die gegenwärtige Struktur im Bestand mautpflichtiger Lastkraftwagen in Deutschland nach Emissionsklassen, und wie müsste der Bestand sich bis 2011 entwickeln, damit im Durchschnitt dieser Jahre die je mautpflichtigem Kilometer zu zahlende Maut 16,3 Cent beträgt?
12. Wie viele Lastkraftwagen müssten im Durchschnitt pro Monat ersetzt werden, um den Bestand entsprechend zu entwickeln?
13. Wie haben sich die Absatzzahlen für Nutzfahrzeuge in Deutschland tatsächlich seit dem 1. Januar 2008 insgesamt sowie nach den verschiedenen Emissionsklassen entwickelt?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen durch den Einbruch des Marktes für gebrauchte mautpflichtige Nutzfahrzeuge der Abgasnorm Euro III auf die Bestandserneuerung?
15. In welchem Umfang wurden seit Anfang dieses Jahres die Zuschüsse zur Förderung von Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterverkehrs (De-Minimis-Programm) sowie die Zuschüsse zur Förderung der Aus- und Weiterbildung in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs (Aus- und Weiterbildungsprogramm) jeweils monatlich abgerufen?
16. Erfolgt nach der Neuregelung der Kfz-Steuer zum 1. Juli 2009 noch in diesem oder in kommenden Jahren die Zuweisung an die Länder zum Ausgleich von Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuern aus den Mauteinnahmen aus diesem Haushaltstitel (Kapitel 12 02 Titel 612 51, 910), und wenn ja, in welcher Höhe?

Berlin, den 3. April 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion