

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/12558 –**

Entwicklung der Mauteinnahmen 2009

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die mautpflichtigen Fahrleistungen in km nach Emissionsklassen für Januar bis März 2009 nebst Veränderung zum Vergleichsmonat des Vorjahres ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle (Quelle: Bundesamt für Güterverkehr):

Schadstoff- klasse	Januar			Februar			März		
	2009 [1000 km]	2008 [1000 km]	Verände- rung zum Vorjahr [in %]	2009 [1000 km]	2008 [1000 km]	Verände- rung zum Vorjahr [in %]	2009 [1000 km]	2008 [1000 km]	Verände- rung zum Vorjahr [in %]
S1 und schlechter	10 265	25 704	–60,1	10 184	26 705	–61,9	11 892	25 717	–53,8
S2	104 464	253 918	–58,9	95 594	249 790	–61,7	102 879	238 354	–56,8
S3	784 073	1 268 994	–38,2	761 997	1 241 442	–38,6	836 998	1 193 808	–29,9
S4	165 552	159 388	+3,9	167 361	163 307	+2,5	194 515	165 052	+17,9
S5	825 954	612 871	+34,8	846 580	630 640	+34,2	980 894	637 864	+53,8
EEV	1 507	878	+71,6	1 769	887	+99,3	2 375	868	+173,6
Summe	1 891 816	2 321 754	–18,5	1 883 486	2 312 773	–18,6	2 129 553	2 261 662	–5,8

Prognosen zu den mautpflichtigen Fahrleistungen für 2009 auf Monatsbasis existieren nicht. Für die Wegekostenrechnung und die Mautsatzermittlung wurden lediglich Jahresprognosen erstellt.

- 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?

Die Mautumsätze nach Emissionsklassen für Januar bis März 2009 nebst Veränderung zum Vergleichsmonat des Vorjahres ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle (Quelle: Toll Collect GmbH):

Schadstoff- klasse	Januar			Februar			März		
	2009 [Mio. €]	2008 [Mio. €]	Verände- rung zum Vorjahr [in %]	2009 [Mio. €]	2008 [Mio. €]	Verände- rung zum Vorjahr [in %]	2009 [Mio. €]	2008 [Mio. €]	Verände- rung zum Vorjahr [in %]
S1 und schlechter	2,9	3,9	–25,6	2,9	4,1	–29,3	3,4	3,9	–12,8
S2	29,8	39,0	–23,6	27,3	38,5	–29,1	29,3	36,6	–19,9
S3	159,3	164,2	–3,0	154,9	161,1	–3,8	169,8	154,5	+9,9
S4	30,1	20,6	+46,1	30,4	21,1	+44,1	35,3	21,3	+65,7
S5	127,7	67,1	+90,3	130,9	69,3	+88,9	151,2	69,9	+116,3
EEV	0,2	0,1	+100,0	0,3	0,1	+200,0	0,4	0,1	+300,0
Summe	350,0	294,9	+18,7	346,7	294,2	+17,8	389,4	286,3	+36,0

Wegen beweglicher Feiertage und damit zusammenhängend unterschiedlicher Anzahl von Werktagen pro Monat hat ein Drei-Monats-Wert Januar bis März einen höheren Aussagewert als ein direkter Vergleich der einzelnen Monate: Im 1. Quartal 2009 lag der Gesamtumsatz rund 24 Prozent über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Prognosen zu den Mautumsätzen für 2009 auf Monatsbasis existieren nicht. Im Rahmen der Wegekostenrechnung wurden lediglich Jahresprognosen erstellt; diese liegen dem Haushaltsansatz 2009 und der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes zu Grunde.

3. Wie hoch war die je mautpflichtigem Kilometer durchschnittlich in den Monaten Januar, Februar und März 2009 gezahlte Maut?

Der durchschnittliche gewichtete Mautsatz für die Monate Januar bis März 2009 ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Monat	durchschnittlicher gewichteter Mautsatz
Januar 2009	18,5 Cent/km
Februar 2009	18,4 Cent/km
März 2009	18,3 Cent/km

Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich der von der Bundesregierung genannte durchschnittliche gewichtete Mautsatz von 16,3 Cent/km auf den gesamten Dreijahreszeitraum 2009 bis einschließlich 2011 bezieht. Das heißt, der durchschnittliche gewichtete Mautsatz ist zwar allein in 2009 noch höher als 16,3 Cent/km, erreicht aber Mitte 2010 diesen Wert und sinkt danach weiter ab, um eben im Dreijahreszeitraum 2009 bis einschließlich 2011 den durchschnittlichen gewichteten Mautsatz von 16,3 Cent/km zu ergeben.

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?

Die Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2009 berücksichtigt neben der Umsetzung des aktuellen Wegekostengutachtens auch die Gegenfinanzierung der sog. Mautharmonisierung sowie die Mautspreizung zur stärkeren schadstofforientierten Differenzierung der Mautsätze. Inwieweit Veränderungen der Mauteinnahmen auf die Mauthöhe oder die anderen Maßnahmen, insbesondere die Mautspreizung, zurückzuführen sind, kann nicht abgeschätzt werden. Ein aussagekräftiger Vergleich der Mautumsätze ist daher nicht möglich.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entwicklung der Einnahmen aus der Lkw-Maut im Jahr 2009 kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht belastbar abgeschätzt werden. Eine tragfähige Prognose der Fahrleistungen und damit der Einnahmesituation für 2009 kann frühestens ab Herbst dieses Jahres erfolgen, wenn für das erste Halbjahr Daten aus der Mauterhebung und gegebenenfalls erste Erfahrungen hinsichtlich der Wirkung der Konjunkturmaßnahmen der Bundesregierung vorliegen.

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?
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?

Die Fragen 7 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die aktuellen Konjunkturentwicklungen werden aufmerksam beobachtet. Um einem Übergreifen der Finanzmarktkrise und der internationalen Konjunkturabschwächung auf die gesamte Wirtschaft so weit wie möglich entgegenzuwirken, hat die Bundesregierung rechtzeitig eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Die Prognose von wirtschaftlichen Leitdaten ist aber ungeachtet dessen unter dem Blickwinkel der Weltkonjunktur gegenwärtig mit hohen Unsicherheiten verbunden. Belastbare Aussagen, ob bis 2012 insgesamt signifikante Veränderungen der Mauteinnahmen gegenüber der Veranschlagung in der Finanzplanung des Bundes zu erwarten sind, können deshalb derzeit nicht getroffen werden.

Die Bundesregierung wird weiterhin die für Investitionen verfügbaren Mittel projektbezogen so einsetzen, dass ein hoher volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht wird.

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?

Es besteht kein Zusammenhang zwischen Mauteinnahmen und den Investitionsmaßnahmen der Konjunkturpakete I und II.

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?

Das Gesetz zur Sicherung von Beschäftigung und Stabilität in Deutschland sieht vor, dass die im Sondervermögen „Investitions- und Tilgungsfonds“ veranschlagten Mittel für Maßnahmen einzusetzen sind, die spätestens bis zum 31. Dezember 2010 begonnen werden und voraussichtlich bis zum 31. Dezember 2011 abgerechnet werden können. Eine Aufteilung der Mittel auf die Jahre 2009 und 2010 erfolgte nicht.

Die Realisierung der Maßnahmen des Konjunkturpakets II ist im Februar 2009 angelaufen. Der Mittelabfluss bei den vorgesehenen Projekten richtet sich nach dem Baufortschritt.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den durchschnittlichen gewichteten Mautsatz von 16,3 Cent/km sind nicht die Bestandszahlen der Lkw maßgeblich, sondern die Anteile der verschiedenen Emissionsklassen an der mautpflichtigen Fahrleistung. Diese wurden im Wegekostengutachten 2007 für die Vergangenheit erhoben, bis 2012 prognostiziert und der Berechnung des durchschnittlichen gewichteten Mautsatzes zu Grunde gelegt.

Die Details zur Entwicklung der Fahrleistungsanteile nach Emissionsklassen an der mautpflichtigen Gesamtfahrleistung ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle.

Schadstoffklasse	Anteil 2005	Anteil 2006	Anteil 2007	Anteil 2008	Anteil Februar 2009	Prognose Anteil 2010	Prognose Anteil 2011
S1 und schlechter	3,44 %	2,30 %	1,61 %	1,04 %	0,54 %	0,0 %	0,0 %
S2	30,39 %	21,25 %	14,37 %	9,28 %	5,08 %		
S3	64,11 %	67,98 %	61,25 %	49,09 %	40,46 %	4,0 %	0,6 %
S4	1,22 %	2,79 %	5,10 %	7,80 %	8,89 %	26,0 %	14,1 %
S5	0,80 %	5,65 %	17,63 %	32,74 %	44,95 %	70,0 %	85,3 %
EEV	0,04 %	0,03 %	0,03 %	0,05 %	0,09 %		

Der Fahrleistungsanteil der S5-Fahrzeuge steigt seit 2008 monatlich um ca. 1,5 Prozent, so dass voraussichtlich im Juli 2010 die im Wegekostengutachten 2007 prognostizierten 70 Prozent erreicht werden.

13. Wie haben sich die Absatzzahlen für Nutzfahrzeuge in Deutschland tatsächlich seit dem 1. Januar 2008 insgesamt sowie nach den verschiedenen Emissionsklassen entwickelt?

Der Bundesregierung liegen keine Absatzzahlen für Nutzfahrzeuge in Deutschland vor. In der nachfolgenden Tabelle wird die Entwicklung der Zulassungszahlen für schwere Nutzfahrzeuge seit dem 1. Januar 2008 dargestellt (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt):

Schadstoffklasse	Lkw ab 12 001 kg			Sattelzugmaschinen		
	Bestand 01.01.2009	Bestand 01.01.2008	Veränderung zum Vorjahr [in %]	Bestand 01.01.2009	Bestand 01.01.2008	Veränderung zum Vorjahr [in %]
S1 und schlechter	7 779	9 801	–20,6	1 560	2 097	–25,6
S2	39 914	50 087	–20,3	14 827	22 633	–34,5
S3	73 652	84 123	–12,4	69 683	92 988	–25,1
S4	18 401	12 877	+42,9	12 969	10 542	+23,0
S5	34 760	19 067	+82,3	73 654	46 777	+57,5
EEV	69	32	+115,6	298	125	+138,4
Unbekannt	3 332	3 452	–3,5	818	805	+1,6
Summe	177 907	179 439	–0,9	173 809	175 967	–1,2

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen durch den Einbruch des Marktes für gebrauchte mautpflichtige Nutzfahrzeuge der Abgasnorm Euro III auf die Bestandserneuerung?

Die Nachfrage nach gebrauchten Nutzfahrzeugen ist weltweit zurückgegangen. Dies führt zu niedrigeren Preisen für Gebrauchtfahrzeuge. Die Möglichkeiten für Unternehmen, Anzahlungen auf kreditfinanzierte Neufahrzeuge aus Erlösen für Gebrauchtfahrzeuge zu leisten, werden dadurch eingeschränkt.

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?

Seit dem 23. Februar 2009 können beim Bundesamt für Güterverkehr Anträge für die Programme zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, der Qualifizierung und der Beschäftigung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (Aus- und Weiterbildungsprogramm) sowie zur Förderung der Sicherheit und der Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen (De-Minimis-Programm) gestellt werden. Derzeit läuft noch die Phase der Antragserfassung sowie -bearbeitung. Daher sind zum jetzigen Zeitpunkt Angaben zum konkreten Fördervolumen noch nicht möglich.

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?

§ 11 Absatz 2 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung von Artikel 6 des Gesetzes zur Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer und Änderung anderer Gesetze (Bundestagsdrucksache 16/11742), welches am 1. Juli 2009 in Kraft tritt, sieht vor, dass die Länder für die Jahre 2008 und 2009 eine Erstattung in Höhe der im Zusammenhang mit der Entlastung des deutschen Güterverkehrsgewerbes tatsächlich entstandenen Kraftfahrzeugsteuer ausfälle erhalten.

Die Abrechnung für 2008 und 2009 mit den Ländern wird im Jahr 2010 erfolgen, wenn alle notwendigen Daten für die Berechnung der Höhe der Ausgleichsbeträge 2008 und 2009 vorliegen.

