

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 17/170 –

Belastungsmoratorium bei der Lkw-Maut**Vorbemerkung der Fragesteller**

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP steht, dass ein Belastungsmoratorium bei der Lkw-Maut geschaffen werden soll. Diese Formulierung gibt keinen Aufschluss über die Auswirkungen auf die bestehende Mauthöheverordnung. Zudem stellen sich weitere Fragen im Zusammenhang mit der Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten des Güterverkehrs.

1. Plant die Bundesregierung zum 1. Januar 2010 eine vollständige oder partielle Rücknahme der Mauterhöhung, die zum 1. Januar 2009 wirksam wurde?

Eine Rücknahme der zum 1. Januar 2009 in Kraft getretenen Anpassung der Mautsätze ist nicht vorgesehen.

2. Wird die Bundesregierung die Mauthöheverordnung ändern, um die bereits beschlossene Erhöhung bzw. Senkung der Mautsätze zum 1. Januar 2011 abzusenken?

Eine Änderung der Mauthöheverordnung ist derzeit nicht vorgesehen. Es ist zunächst die weitere Entwicklung zu beobachten.

3. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Lkw-Maut in dieser Wahlperiode auch auf Lkw mit einem Gewicht unter 12 Tonnen ausgeweitet wird?

Eine Ausdehnung der Mautpflicht auf Nutzfahrzeuge/Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von unter 12 Tonnen ist seitens der Bundesregierung derzeit nicht geplant.

4. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Lkw-Maut in dieser Wahlperiode auf weitere Bundesstraßen, auf denen kein verstärkter Mautausweichverkehr zu beobachten ist, ausgeweitet wird?

Wenn nein, welche Planungen verfolgt die Bundesregierung?

Die Voraussetzungen einer Ausdehnung der Mautpflicht auf Bundesstraßen sind in § 1 Absatz 4 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) geregelt. Eine Ausdehnung ist danach nur möglich zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs.

5. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Lkw-Maut in dieser Wahlperiode nach Tageszeiten gespreizt wird?

Wenn nein, welche Planungen verfolgt die Bundesregierung?

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik sieht die Erarbeitung eines Konzepts zur Differenzierung der Mautsätze nach Strecken und Zeitklassen vor. Über eine eventuelle Umsetzung einzelner Maßnahmen des Masterplans wird in enger Abstimmung mit den Bundesländern und Verbänden entschieden.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das von ihr versprochene Belastungsmoratorium bei der Lkw-Maut durch Verschiebungen bei den gefahrenen Kilometern zugunsten modernerer Fahrzeuge mit niedrigeren Mautstufen zu sinkenden durchschnittlichen Mauteinnahmen pro Kilometer führt?

Wenn nein, warum nicht?

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass diese sinkenden durchschnittlichen Mauteinnahmen auch durch die erwartete Zunahme der mautpflichtigen Kilometerleistung nicht kompensiert werden und es somit in den kommenden Jahren zu sinkenden absoluten Mauteinnahmen kommen wird?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Finanzplan 2009 wurden die Mauteinnahmen bis 2012 wie folgt geschätzt:

2009: 5,01 Mrd. Euro,

2010: 4,87 Mrd. Euro,

2011: 4,67 Mrd. Euro,

2012: 4,67 Mrd. Euro.

Die sinkenden Erwartungen hinsichtlich der Mauteinnahmen in den Jahren 2010 und 2011 resultieren aus der Einschätzung, dass der Anteil an emissionsärmeren schweren Nutzfahrzeugen steigt und zunehmend mehr Fahrzeuge in günstigere Mautkategorien eingestuft werden. Die Entwicklung der letzten Monate bestätigt diese Einschätzung. So geht seit der Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2009 der durchschnittliche Mautsatz erwartungsgemäß monatlich kontinuierlich zurück.

Die weitere Entwicklung der Mauteinnahmen bei sich wieder belebender Konjunktur und die Entwicklung der mautpflichtigen Fahrleistungen bleiben abzuwarten.

8. Sichert die Bundesregierung zu, dass der Harmonisierungsbetrag in Höhe von 600 Mio. Euro pro Jahr in dieser Wahlperiode auch bei sinkenden Mauteinnahmen bis 2013 in voller Höhe gezahlt wird?

Ja. Es gilt der sog. Mautkompromiss vom Mai 2003.

9. Welche Änderungen am Innovationsprogramm und an den De-Minimis-Beihilfen plant die Bundesregierung?

Bei der De-Minimis-Beihilfe erfolgt ab dem Förderjahr 2010 die Antragsbearbeitung in der Reihenfolge nach Eingang der vollständigen Anträge. Die Förderhöchstbeträge werden angehoben. Die Regelung zu Abschlagszahlungen und die Ausnahme zum Halternachweis waren auf das Förderjahr 2009 begrenzt und laufen aus.

Das Innovationsprogramm wird wegen der Änderung europarechtlicher Vorgaben derzeit überarbeitet. Geplant ist die Förderung von schweren Nutzfahrzeugen mit Euro VI- und EEV-Technologie (EEV: Enhanced Environmentally Friendly Vehicle).

10. Ist die Formulierung im Koalitionsvertrag, dass die Anlastung von externen Kosten nur unter wettbewerbsneutralen Voraussetzungen in Betracht kommt, so zu verstehen, dass eine Anlastung auf der Straße nur dann stattfinden soll, wenn zeitgleich auch die vom Schienengüterverkehr verursachten externen Kosten angelastet werden?

11. Plant die Bundesregierung über die Erhebung lärmabhängiger Trassengebühren hinaus, weitere externe Kosten des Schienengüterverkehrs anzulasten?

Wenn ja, welche?

12. Inwieweit plant die Bundesregierung die externen Kosten der Binnenschifffahrt, der Seeschifffahrt und des Luftverkehrs zu erheben und jeweils anzulasten?

Die Fragen 10 bis 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, müssen alle Verkehrsträger in die Überlegungen zur Anlastung externer Kosten einbezogen werden. Dabei sind die wirtschaftlichen Auswirkungen zu berücksichtigen.

13. Plant die Bundesregierung, ein neues Wegekostengutachten in Auftrag zu geben?

Im Moment steht diese Frage nicht zur Diskussion.

14. Wird die Methodik der Wegekostenberechnung der Wegekostengutachten von 2002 und 2008 beibehalten, oder erfolgt eine Wegekostenberechnung auf der Basis des Gutachtens des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) für den Bundesverband Güterverkehr und Logistik und den ADAC?

Es gibt keinen Grund, von der bisherigen Methodik abzuweichen.

