

**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 17/2532 –**

Lkw-Mautausdehnung und prognostiziertes Mautaufkommen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat angekündigt, die Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen ausweiten zu wollen. Von einer Ausdehnung auf alle stark befahrenen Bundesstraßen und eine Ausweitung auf Transporter, die im Rahmen des geltenden EU-Rechts ohne Probleme möglich wäre, hat die Bundesregierung abgesehen.

1. Sollen ausnahmslos alle vierspurigen Bundesstraßenabschnitte in die Bemautung für schwere Nutzfahrzeuge ab zwölf Tonnen aufgenommen werden?
Wenn nein, welche Bundesstraßenabschnitte sollen nicht bemahtet werden, und nach welchen Kriterien erfolgt die Auswahl?
2. Warum werden darüber hinaus nicht weitere Bundesstraßen mit einem hohen Schwerlastverkehrsanteil in die Lkw-Maut aufgenommen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen wird zurzeit in rechtlicher und organisatorischer Hinsicht geprüft. Aussagen zu bestimmten Bundesstraßen können erst nach Abschluss dieser Prüfungen getroffen werden.

3. Wird die geplante Ausweitung zum Anlass genommen, weitere Bundesstraßenabschnitte, die von „Mautflüchtigen“ als Ausweichrouten genutzt werden, in die Bemautung aufzunehmen?
Wenn ja, um welche Abschnitte handelt es sich?

Nach § 1 Absatz 4 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) ist es zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs bereits heute möglich, die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen im Wege der Rechtsverordnung auszudehnen.

4. Wann wird die Ausweitung der Bemautung in Kraft treten?

Bei Vorliegen der gesetzlichen, technischen und organisatorischen Voraussetzungen.

5. Wird die Erfassung der Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen durch die Toll Collect GmbH innerhalb des gültigen Vertrags erfolgen, oder ist eine Anpassung des Vertrags notwendig?
6. Falls eine Anpassung des Vertrags notwendig ist, wird diese die gleiche Laufzeit haben wie der Stammvertrag?
Falls nein, bis wann soll der Vertrag mit Toll Collect für diese Abschnitte geschlossen werden?

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

Der Themenkomplex wird zurzeit rechtlich geprüft.

7. Gibt es in der Bundesregierung Überlegungen, diese Abschnitte mit einem alternativen Erfassungssystem, z. B. einer elektronischen Vignette zu bemauten?

Nein

8. Sollen zur Mautkontrolle Mautbrücken eingesetzt werden, oder reichen die mobilen Kontrollen des Bundesamts für Güterverkehr aus?

Technische und organisatorische wie auch rechtliche Voraussetzungen zur Ausdehnung einer Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen werden zurzeit geprüft. Dazu gehören auch Fragen der Mautkontrolle.

9. Sollen auf den Bundesstraßenabschnitten die gleichen Mahtsätze gelten wie auf Bundesautobahnen?
Wenn nein, welche Mahtsätze sind vorgesehen?

Auch diese Fragen werden geprüft.

10. Wird die Bundesregierung im Zuge der Mauterweiterung auch weitere Kraftfahrzeugarten in die Bemautung aufnehmen, z. B. Reisebusse?

Es handelt es sich um eine Ausweitung des zu bemautenden Straßennetzes. Eine Ausweitung auf andere Fahrzeugkategorien ist damit nicht verbunden.

11. Mit welchen Bruttoeinnahmen aus der Erweiterung der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung für die Jahre 2011 bis 2014 (jährliche Aufstellung)?

12. Mit welchen Nettoeinnahmen nach Abzug der Systemkosten aus der Erweiterung der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung für die Jahre 2011 bis 2014 (jährliche Aufstellung)?

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

Aufgrund der frühen Planungsphase sind noch keine präzisen Aussagen möglich.

13. Mit welchen Mindereinnahmen durch Abschaffung der in der derzeit gültigen Mauthöheverordnung vorgesehenen Anhebung der Lkw-Maut für Euro-3-Lkw um 2 Cent zum 1. Januar 2011 rechnet die Bundesregierung in den Jahren 2011 bis 2014?
14. Mit welchen Mehreinnahmen durch Abschaffung der in der derzeit gültigen Mauthöheverordnung vorgesehenen Senkung der Lkw-Maut für alle anderen Lkw-Mautklassen um 0,1 Cent zum 1. Januar 2011 rechnet die Bundesregierung in den Jahren 2011 bis 2014?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch Beibehaltung der aktuellen Mautsätze auch nach dem 31. Dezember 2010 wird für 2011 mit Mindereinnahmen in Höhe von etwa 83 Mio. Euro gerechnet. Der genaue Betrag ergibt sich dann durch die Fahrleistungsanteile in den einzelnen Mautkategorien.

15. Wann wird die dafür notwendige Änderung der Mauthöheverordnung auf den Weg gebracht?

Der Referentenentwurf der dafür erforderlichen Änderungsverordnung befindet sich zurzeit in der Ressortabstimmung.

16. In welchem Jahr soll der Ausgleich für aus Haushaltsmitteln geleistete Mautmittel im Jahr 2009 erfolgen, und um welche Summe handelt es sich?

Im Haushaltsjahr 2009 wurden wegen der geringeren Mauteinnahmen Mehrausgaben in Höhe von rund 95 Mio. Euro geleistet. Nach der n+2 Regelung erfolgt der Ausgleich dieser Mehrausgaben regelmäßig zwei Jahre später, also 2011.

17. In welchen Haushaltstiteln werden diese Einsparungen in welcher Höhe erbracht werden?

Die Einsparung kann nicht einzelnen Titeln zugerechnet werden, sondern wird innerhalb des Mautinvestitionsvolumens abgesetzt.

18. Werden das De-Minimis-Programm und die Beihilfen für Aus- und Weiterbildung sowie das Innovationsprogramm im Rahmen der Mautharmonisierung im Jahr 2011 und folgende im vollen Umfang beibehalten?

Der sogenannte Mautkompromiss vom Mai 2003 im Wege der Abgabe von drei inhaltsgleichen Erklärungen vom Deutschen Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung im Zusammenhang mit der Mauteinführung sieht ein Harmonisierungsvolumen zugunsten des inländischen Güterkraftverkehrsgewerbes in Höhe von jährlich 600 Mio. Euro vor.

Zur Umsetzung dieses Mautkompromisses wurden neben der Absenkung der Kfz-Steuer in Höhe von rund 150 Mio. Euro pro Jahr die drei Förderprogramme De-Minimis, Aus- und Weiterbildung und Innovationsprogramm mit einem Gesamtumfang von bis zu insgesamt 450 Mio. Euro pro Jahr aufgelegt.

Die Bundesregierung strebt nach wie vor eine möglichst umfassende Realisierung des Harmonisierungsvolumens an. Im von der Bundesregierung verabschiedeten Haushaltsentwurf 2011 und Finanzplan bis 2014 sind, ausgehend von der bisherigen Ausgabenentwicklung, rund 400 Mio. Euro unmittelbar für die Programme veranschlagt. Darüber hinaus besteht innerhalb der Titelgruppe 05 des Kapitels 12 02 des Bundeshaushalts eine umfassende gegenseitige Deckungsmöglichkeit, die im Rahmen der haushaltswirtschaftlichen Möglichkeiten gegebenenfalls in Anspruch genommen werden kann.

19. Was hält die Bundesregierung von der Überlegung, Teile oder die gesamten 600 Mio. Euro aus der Mautharmonisierung ab 2011 für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu nutzen?

Siehe die Antwort zu Frage 18.

20. Welche investiven Maßnahmen im Verkehrsbereich sind durch das Sparpaket im Einzelnen in welcher Höhe betroffen (bitte Auflistung nach Investitionstitel)?

Die Bundesregierung hat am 7. Juli 2010 den Haushaltsentwurf 2011 und den Finanzplan des Bundes 2010 bis 2014 beschlossen. Um sich daraus ergebende Konsequenzen für die Investitionsplanung insgesamt beurteilen zu können, sind zunächst die bisherigen Finanzierungsdispositionen unter Berücksichtigung bestehender Finanzierungsverpflichtungen für die einzelnen Vorhaben zu überprüfen. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG, den Straßenbauverwaltungen der Länder und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wird dann über die Prioritätensetzungen für die jeweiligen Verkehrsträger zu entscheiden sein. Konkrete Aussagen für einzelne Bauvorhaben können erst nach Verabschiedung des Bundeshaushalts 2011 getroffen werden.

21. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Mittel für den Kombinierten Verkehr, die schon von 2009 auf 2010 um die Hälfte gekürzt wurden, ein weiteres Mal gekürzt werden?

Im beschlossenen Regierungsentwurf des Haushalts 2011, der dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat zur Beratung zugeleitet werden wird, sind für den Kombinierten Verkehr Mittel in Höhe von rund 80 Mio. Euro vorgesehen. Die abschließende Entscheidung liegt beim Haushaltsgesetzgeber.

22. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, um welchen Prozentsatz sich die Endkundenpreise bei bestimmten Gütern seit Einführung der Lkw-Maut in Deutschland geändert haben, oder plant die Bundesregierung dazu Erkenntnisse wie unser Nachbarland Schweiz einzuholen?

Die Bundesregierung hat bei ihrem Vorschlag für das Autobahnmautgesetz eine Einschätzung zu den Auswirkungen der Lkw-Maut auf die Verbraucherpreise abgegeben (vgl. Bundestagsdrucksache 14/7013). Sie hat darin festgestellt, dass angesichts des geringen Anteils der Transportkosten an den Gesamtkosten eines Gutes die Auswirkungen auf die Verbraucherpreise marginal sind. Es ist davon auszugehen, dass sich seither die Relationen zwischen den Endpreisen, Gesamt-

kosten eine Gutes und mautbedingten Kosten bei den Transportunternehmen nicht wesentlich verändert haben.

23. Wie bewertet die Bundesregierung die Arbeit des Schwerverkehrszentrums Uri in Erstfeld an der Gotthard-Autobahn (A 2) in der Schweiz?

Das Schwerverkehrszentrum Uri in Erstfeld hat auf Grund seiner geographischen Lage – Nadelöhr für Verkehrsströme Richtung Süden – die Aufgaben des Schwerverkehrsmanagements (Dosiersystem), die laufende Warteraumbewirtschaftung sowie die stichprobenweise Schwerverkehrskontrolle. Hier liegt eine besondere Kontrollsituation in Bezug auf die Gotthardachse vor.

24. Inwieweit kann sich die Bundesregierung vorstellen, stationäre Prüfstationen für den Schwerverkehr nach dem Vorbild der Schweiz an deutschen Autobahnen einzurichten, um verkehrsunsichere Lkw besser entdecken und aus dem Verkehr ziehen zu können?

Das Bundesamt für Güterverkehr führt seit 2006 technische Unterwegskontrollen im Rahmen der Straßenkontrollen durch.

Darüber hinaus wird ein stationäres Achslastmessstellensystem auf den Bundesautobahnen aufgebaut, mit der Möglichkeit, ggf. Nutzfahrzeuge durch Vorselektion zur Verriegelung auszuleiten. Bei den hier geschaffenen Strukturen besteht die Möglichkeit, die Kontrollen auch auf technische Aspekte der Fahrzeuge zu erweitern.

Das Bundesamt für Güterverkehr beteiligt sich an der Kontrollstelle Bundesautobahn 8 „Im Moos“, die im Rahmen des EU-Pilotprojektes „ASSET“ zu einem umfassenden Kontrollplatz, mit der Möglichkeit der technischen Überprüfung der Reifen, Lager und Bremsen von Fahrzeugen, umgerüstet wurde.

Zur methodischen und strategischen Weiterentwicklung der Kontrollen finden jährlich mehrere internationale Austauschveranstaltungen in Form von Fortbildungsseminaren bei Euro Contrôle Route (ECR) statt.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Einsatz von Pkw-Navigationssystemen in Lkw, die z. B. keine für den Schwerlastverkehr gespererten Straßen, Durchfahrtshöhen von Brücken und Tunneln und Kurvenradien angeben?

Navigationssysteme sollen den Fahrzeugführer unterstützen, indem sie dem Fahrzeugführer eine Fahrempfehlung geben. Es obliegt der Eigenverantwortung jeden Fahrzeugführers selbst, ob die vom Navigationsgerät empfohlene Strecke für seine Fahrt und sein Fahrzeug tatsächlich geeignet ist.

Angeordnete Verkehrszeichen sind dabei stets zu beachten. Eine Gefährdung des Straßenverkehrs wird vor diesem Hintergrund nicht gesehen.

26. Plant die Bundesregierung rechtliche Schritte, um den Einsatz von Pkw-Navigationssystemen zu verbieten?

Wenn ja, wann und in welcher Weise?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant keine rechtlichen Schritte, um den Einsatz von Pkw-Navigationssystemen zu verbieten (Begründung siehe die Antwort zu Frage 25).

