

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Stephan Kühn, Undine Kurth (Quedlinburg), Friedrich Ostendorff, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Weiterentwicklung der Maut auf bundesdeutschen Autobahnen und Bundesfernstraßen**

In Deutschland wird eine Maut für Lkw ab 7,5 Tonnen auf Bundesautobahnen und einigen Bundesfernstraßenabschnitten erhoben. Eine generelle Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen ist zwar schon lange im Gespräch, wurde aber bislang von der Bundesregierung nicht umgesetzt. Stattdessen thematisierte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, immer wieder die Pkw-Maut auf Autobahnen.

Mit der am 12. September 2011 angenommenen Wegekostenrichtlinie durch den Rat der Europäischen Union können externe Umweltkostenfaktoren wie Luftverschmutzung, Lärm und Staus in die Mauterhebung einbezogen werden. Bisher hat sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung jedoch ablehnend zur Anlastung externer Kosten geäußert (vergleiche die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/7753).

Wir fragen die Bundesregierung:

Pkw-Maut

1. Hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland prüfen lassen, und wenn ja, in welcher Form (zeitbezogene Maut, fahrleistungsbezogene Maut, flächenbezogene Maut)?

Wer wurde mit der Prüfung beauftragt, und welche Ergebnisse brachte diese Prüfung?

2. Wenn nein, plant die Bundesregierung noch in dieser Legislaturperiode, die Einführung der Pkw-Maut in Deutschland prüfen zu lassen?
3. Gibt es Abschätzungen über die absoluten Erhebungskosten bei der Einführung einer Pkw-Maut und einer generellen Lkw-Maut?
4. Prüft die Bundesregierung die Ausweitung der Maut auf Kleintransporter ab 3,5 Tonnen, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?

Wenn nein, mit welcher Begründung?

5. Sieht die Bundesregierung durch die Ausweitung der Mauterhebung auf Kleintransporter ab 3,5 Tonnen konkrete Potenziale, die Effizienz des Lkw-Mautsystems zu erhöhen?

6. Liegen der Bundesregierung Prognosen über die Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen vor, und wenn ja, in welcher Höhe liegen diese?
7. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen im gesamten Straßennetz vor, und wenn ja, in welcher Höhe liegen diese?

#### Mauterhebung

8. Wann wird das laufende Mautschiedsverfahren zwischen dem Bund und dem Betreiberkonsortium Toll Collect GmbH fortgeführt, und mit welchen Gesamtkosten rechnet die Bundesregierung in beiden Verfahren?
9. Hat die Bundesregierung die laufenden Zahlungen an Toll Collect wegen der Mautschiedsverfahren reduziert, und wenn ja, um welchen Betrag in absoluten Zahlen und in Prozent in Bezug zur Gesamthöhe der Zahlungen, aufgeschlüsselt nach Haushaltsjahren?
10. Wann wird nach jetzigem Kenntnisstand das seit 2004 laufende Schiedsverfahren des Bundes gegen Toll Collect wegen Schadenersatzes für verlorene Mauteinnahmen wegen verspäteter Einführung des Systems und diverser Verletzungen des Mautbetreibervertrags beendet werden?
11. Wie hoch sind die bisherigen Ausgaben des Bundes für Anwälte, Schiedsrichtervergütungen und Gerichtsauslagen in beiden Verfahren, aufgeschlüsselt nach Haushaltsjahren?
12. Welche konkreten Potenziale sieht die Bundesregierung bei der Neuausschreibung des Betreibervertrags, um die Effizienz und Flexibilität des Lkw-Mautsystems zu erhöhen?
13. Welche technischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung neben der satellitengestützten Mauterhebung, um die Lkw-Maut auf Bundesfernstraßen zu erheben?
14. Welche Technologien zur Mauterhebung sieht die Bundesregierung im Rahmen einer technologieoffenen Ausschreibung als technisch umsetzbar und finanzierbar an?
15. In welcher Weise wird in den anderen EU-Ländern nach Kenntnis der Bundesregierung eine Mautgebühr auf Fernstraßen erhoben?
16. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus diesen Methoden in den anderen EU Staaten?
17. Sieht die Bundesregierung Einsparpotenziale oder Synergieeffekte durch die Einführung europaweit abgestimmter technischer Systeme zur Mauterhebung?  
Wenn ja, welche?
18. Welche Maßnahmen trifft die Bundesregierung, um die am 12. September 2011 vom Rat der Europäischen Union angenommene Wegekostenrichtlinie umzusetzen, wonach externe Umweltkosten in die Mauterhebung einbezogen werden können?
19. Wurden externe Berater mit der Prüfung beauftragt?  
Wenn ja, welche Gutachten wurden in Auftrag gegeben?
20. Welche konkreten Überlegungen gibt es, die Bemessung von verkehrsbedingten Luftverschmutzungen, verkehrsbedingten Lärmbelastungen und Verkehrsstaukosten in die Mauterhebungswerte einfließen zu lassen?

21. In welcher Form werden die Aufnahme der externen Kosten und entsprechende technische Anpassungen bei der Neuausschreibung des Betreibervertrages berücksichtigt?

City-Maut

22. Wie steht die Bundesregierung zu den Forderungen einzelner Kommunen, eine City-Maut einführen zu dürfen?
23. Steht die Bundesregierung bei diesem Thema zu ihren Aussagen, die City-Maut sei reine Ländersache, die vom Bund weder unterstützt noch in irgendeiner Form verhindert werde?

Berlin, den 15. August 2012

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

