

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bettina Herlitzius, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Förderung von EURO-VI-Lkw durch Einführung einer Mautspreizung zum 1. Oktober 2013**

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat in seiner Rede zur Eröffnung der IAA Nutzfahrzeuge (IAA: Internationale Automobil-Ausstellung) am 20. September 2012 erklärt, dass es seine politische Absicht und sein politischer Wille sei, spätestens am 1. Oktober 2013 eine neue Mautstruktur in Kraft treten zu lassen. Ein fester Bestandteil dieser Mautreform werde die Schaffung einer eigenen Mautklasse für EURO-VI-Lkw sein.

Der Präsident des Verbands der Automobilindustrie e. V. (VDA), Matthias Wissmann, hat in einem Interview mit der „Deutschen Verkehrszeitung“ vom 30. April 2013 mit dem Titel „Ramsauer muss Wort halten“ an seinen Nachfolger im Amt des Bundesverkehrsministers folgende Mahnung ausgesprochen: „Der Bundesverkehrsminister hat zur Eröffnung der IAA Nutzfahrzeuge im vergangenen Herbst angekündigt, dass er alles dafür tun werde, die neue Mautverordnung zum 1. Oktober 2012 in Kraft zu setzen. Ich verlasse mich darauf, dass dieses Wort eingehalten wird.“

In einem Interview mit der „Deutschen Verkehrszeitung“ vom 3. Mai 2013 erklärte der Bundesminister Dr. Peter Ramsauer bezogen auf seine Ankündigung, bis zum Sommer 2013 neue Mautsätze vorzulegen: „Ja, das habe ich gesagt. Bis zur letzten Sitzungswoche vor der Sommerpause Ende Juni sollte das fertig sein. Allerdings kam im Herbst etwas Unvorhergesehenes dazwischen. Das Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster. Und bevor das nicht einwandfrei und gerichtsfest geklärt ist, ist es schwer, neue Mautsätze vorzulegen. Keiner weiß, ob dann nicht gleich am nächsten Tag wieder dagegen geklagt würde.“

Als weiteres Argument gegen eine vorzeitige Mautspreizung nannte der Bundesminister, laut „VerkehrsRundschau“ Newsletter vom 23. Mai 2013 vor Journalisten am Rande des Internationalen Transportforums in Leipzig, die noch anhängige Musterklage des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. gegen die Berechnungsmethodik des Wegekostengutachtens von 2007, durch die eine erhebliche Rechtsunsicherheit entstanden sei, ohne dass er diese Rechtsunsicherheit in Bezug auf eine aufkommensneutrale Mautspreizung von EURO V und EURO VI näher erläutert hat.

Die Speditionsbranche wartet seit Monaten auf ein klares Signal, ob die angekündigte Mautspreizung zum 1. Oktober 2013 kommt. Ohne diese Spreizung könnten viele Speditionen vor dem 1. Januar 2014, ab dem EURO VI verpflichtend wird, zum Schaden der Umwelt stattdessen EURO-V-Lkw kaufen, um die technikbezogenen Mehrkosten von EURO VI in Höhe von rund 10 000 Euro zu

vermeiden. Eine Mautspreizung in Höhe von 2 Cent könnte diese Mehrkosten aber bei einer angenommenen Jahresfahrleistung von 120 000 Kilometern in weniger als fünf Jahren amortisieren und damit die Investitionsentscheidung für EURO VI anreizen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, dass der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover 2012 öffentlich angekündigt hat, für die umweltfreundlichen EURO-VI-Lkw ab dem 1. Oktober 2013, eine eigene Mautklasse zu schaffen, die unterhalb der Mautklasse für EURO V liegen soll?
2. Welche prozentuale Schadstoffreduzierung bringt EURO VI bei schweren Nutzfahrzeugen im Vergleich zu EURO V in Bezug auf Stickoxide und Partikel?
3. Inwieweit können EURO-VI-Lkw einen Beitrag zu der von der EU geforderten Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickoxide und Partikel leisten, die die Ursache für die Einrichtung von mittlerweile rund 50 Umweltzonen sind?
4. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine möglichst frühe Umstellung der Lkw-Flotte auf EURO-VI-Fahrzeuge umweltpolitisch nur Vorteile bringt?
5. Ist der Bundesregierung eine Verbändeopposition bekannt, die sich gegen eine frühzeitige Mautspreizung für EURO VI ausspricht?
6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Sorge, dass die Unsicherheit über die Frage einer Mautspreizung, Speditionen dazu veranlassen könnte, vor dem 1. Januar 2014 noch EURO-V-Fahrzeuge statt EURO-VI-Fahrzeuge anzuschaffen?
7. Ist eine für den Bund aufkommensneutrale Ausgestaltung einer Mautspreizung für EURO-VI-Lkw prinzipiell möglich?
8. Trifft es zu, dass die zuständigen Verbände der Automobilindustrie und des Transportgewerbes dem Bundesverkehrsminister angeboten haben, eine Mautdifferenzierung zwischen EURO V und EURO VI aufkommensneutral durchzuführen, d. h. über eine Verteuerung bzw. Vergünstigung von jeweils einem Cent?
9. Welche Abweichungen von den prognostizierten Mauteinnahmen in Bezug auf den Status quo hätten folgende Änderungen der Mautsätze für Fahrzeuge mit vier Achsen und mehr, auf die 95 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistung entfallen,
  - Anhebung des EURO-V-Satz um einen Cent auf 0,165 Euro
  - Schaffung einer neuen Mautklasse EURO VI in Höhe von 0,144 Euro für die Jahre 2014, 2015, 2016 unter der Annahme eines Fahrleistungsanteils von EURO-VI-Fahrzeugen von 5 Prozent, 10 Prozent oder 20 Prozent (bitte tabellarische Auflistung)?
10. Welche Aussagen trifft das Urteil des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Münster (Aktenzeichen 9 A 2054/07) hinsichtlich der Frage einer weiteren Mautspreizung?
11. Wann waren dem Bundesverkehrsminister die juristischen Bedenken infolge des Urteils des OVG Münster gegenüber einer Mautspreizung, und wann dem zuständigen beamteten Staatssekretär sowie der Fachabteilung erstmals bekannt?

12. Ist das Urteil des OVG Münster durch eine externe Anwaltskanzlei daraufhin geprüft worden, ob daraus eine rechtliche Unsicherheit hinsichtlich einer weiteren Mautspreizung erwächst, und wenn ja, durch welche Kanzlei, und mit welchem Ergebnis?
13. Inwieweit liegen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) Hinweise auf eine Klage gegen die Mauthöhe nach der neuen Rechtslage (Anlage zum Bundesfernstraßenmautgesetz) vor dem Bundesverfassungsgericht vor?
14. Würde eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht aus Sicht des BMVBS eine rechtliche Unsicherheit schaffen, die eine Anpassung der Mautsätze bis zu einer Entscheidung unmöglich macht?
15. Sind dem BMVBS Klagen von Transportunternehmen oder Speditionen bekannt, die sich gegen die Differenzierung der Mautsätze nach Schadstoffklassen richten?
16. Was sind die rechtlichen Argumente, die Gegenstand der Klagen gegen die Berechnungsmethodik des Wegekostengutachten 2007 sind, und inwieweit berühren sie die Frage einer Differenzierung der Mautsätze nach Schadstoffklassen, wenn diese durch eine aufkommensneutrale Gestaltung keine Änderung der durchschnittlichen Mauthöhe bewirken?
17. Ist das BMVBS in dieser Frage anwaltlich beraten worden, und wenn ja, von welcher Anwaltskanzlei, und mit welchem Ergebnis?
18. Hat das BMVBS dem klagenden Bundesverband Güterverkehr und Logistik (BGL) e. V. gegenüber erläutert, inwieweit dessen Eintreten für eine aufkommensneutrale Mautdifferenzierung von EURO V und EURO VI rechtlich durch die anhängigen Klagen gegen das Wegekostengutachten 2007 verhindert wird?
19. Wie schätzt das BMVBS das Risiko künftiger Klagen ein, die sich gegen eine Eingruppierung von EURO VI mit EURO-V-Lkw in derselben Mautklasse wenden, obwohl die Wegekostenrichtlinie in Artikel 7g eine Differenzierung nach EURO-Emissionsklassen verlangt?
20. Warum wurde im jüngst verabschiedeten Ersten Änderungsgesetz zum Bundesfernstraßenmautgesetz bei den Mautsätzen keine Änderung der Kategorie A hinsichtlich der Nennung der Schadstoffklasse S 6 (EURO VI) vorgenommen, und wie beurteilt das BMVBS die daraus entstehenden möglichen Rechtsunsicherheiten?
21. Inwieweit steht die Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge einer weiteren Mautspreizung entgegen, wenn berücksichtigt wird, dass die Richtlinie eine Spreizung von maximal 100 Prozent (höchster Mautsatz maximal doppelt so hoch wie niedrigster Mautsatz) erlaubt?
22. Aus welchen Haushaltstiteln in welchen Jahren wird die von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer zugesagte Bewilligung von 38 Mio. Euro aus dem Innovationsprogramm für EURO-VI-Fahrzeuge im Bundeshaushalt gegenfinanziert?

Berlin, den 4. Juni 2013

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

