

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel, Tabea Rößner, Oliver Krischer, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Folgen aus dem aktuellen Wegekostengutachten für die Lkw-Maut

Mit dem aktuellen Wegekostengutachten für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wird von den Gutachtern die Höhe der Mautsätze für Lkw vorgeschlagen. Im Wegekostengutachten (Endbericht vom 25. März 2014 unter www.bmvi.de) wird nachgewiesen, woran sich die Höhe der Mautsätze orientiert. Nach dem neuen Gutachten müssen die Mautsätze sinken, weil das Zinsniveau gesunken ist und der Bund damit weniger Zinsen für die Kapitalbindung in Straßen anrechnen kann. Bis zum Jahr 2017 geht das BMVI von Mindereinnahmen in Höhe von 2 Mrd. Euro aus.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie verteilen sich die zusätzlichen Einnahmen bzw. Einnahmeausfälle auf die Jahre 2014 bis 2018?
2. Muss die Differenz zwischen einer niedrigeren neuen Mauthöhe und der derzeitigen Mauthöhe rückwirkend erstattet werden, da die Berechnung der letzten Wegekostenrechnung im Jahr 2012 endete?
3. Inwieweit sollen die erwarteten Mindereinnahmen durch erhöhte Haushaltsmittel ausgeglichen werden, und wann wird dies titelscharf im Haushalt und der mittelfristigen Finanzplanung abgebildet?
4. Inwieweit sind Vereinbarungen zwischen dem Bundesministerium der Finanzen (BMF) und dem BMVI über eine finanzielle Kompensation in zukünftigen Haushalten für den Ausgleich von Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut getroffen worden?
Falls ja, in welcher Höhe pro Jahr und ab wann soll die Rückzahlung erfolgen?
5. Inwieweit würden Einnahmen aus einer Pkw-Vignette – sollte sie eingeführt werden und Nettoeinnahmen erzielen – ebenfalls zunächst zum Ausgleich der Mindereinnahmen aus der Absenkung der Lkw-Maut verwendet werden, und inwiefern gibt es dazu Vereinbarungen zwischen dem BMF und dem BMVI?
6. Wird die Bundesregierung der Empfehlung der Gutachter folgen und höhere Mautsätze für Bundesstraßen festlegen als für Bundesautobahnen?

Falls nein, welche zusätzlichen Einnahmen im Zeitraum von 2014 bis 2017 könnten in diesem Fall nach Aussage des Wegekostengutachtens nicht erzielt werden?

7. Welche Prognosen über die Entwicklung der Fahrleistungsanteile von EURO 6 im Verhältnis zu den teureren Schadstoffklassen sind für die Jahre 2014 bis 2018 (bitte jährliche Aufstellung) hinterlegt?
8. Von welcher Höhe der Betreiberkosten für die Jahre 2015 bis 2018 (bitte jährliche Aufstellung) für die Mauterfassung wird ausgegangen, wenn der Bund die Call Option zieht, und von welchen Kosten wird ausgegangen, wenn der Bund den Betreibervertrag um drei Jahre verlängert?
9. Welche Erhöhung der Betreiberkosten wird für die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1 000 km vierspurige Bundesstraßen und auf Lkw ab 7,5 Tonnen, wie vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, am 25. März 2014 angekündigt (www.bmvi.de „Bundesminister Dobrindt zur LKW-Maut“), angenommen?
10. Inwieweit soll die Höhe und die Auszahlung der De-Minimis-Beihilfen in den Jahren 2014 bis 2018 unverändert fortgesetzt werden?
11. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die mögliche Senkung der Lkw-Maut für Lkw über 12 Tonnen bei einer gleichzeitigen Verteuerung des Bahnstroms durch die Novelle des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) zu Verlagerung von Verkehr von der Schiene auf die Straße führt?
Falls nein, welche Annahmen führen dazu, dass eine Änderung der Kostenstruktur im intermodalen Wettbewerb ohne Auswirkungen auf den Modal Split bleibt?
12. Inwieweit ist eine Folgenabschätzung für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs getroffen worden durch die Kombination aus niedrigeren Produktionskosten für den Straßengüterverkehr und höheren Produktionskosten für den Schienengüterverkehr?
Falls ja, was sind die Ergebnisse dieser Folgenabschätzung?
Falls nein, warum wurde keine Folgenabschätzung vorgenommen?
13. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Auffassung des Bayerischen Staatsministers des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann, wonach eine Autobahnmaut für Busse eingeführt werden sollte (www.mittelbayerische.de vom 2. April 2014 „Herrmann fordert eine Maut für Busse“)?
Wenn ja, bis wann wird die Bundesregierung eine solche dem Deutschen Bundestag zur Beschlussfassung vorlegen?
Wenn nein, welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage von Verkehrsminister Joachim Herrmann, wonach es keine Gründe gebe, warum man Busse anders behandeln solle als Lastwagen, da Busse so viel wiegen würden wie Lastwagen und die Straßen entsprechend genauso abnutzten wie Lkw?

Berlin, den 9. April 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion