

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/1126 –**

Folgen aus dem aktuellen Wegekostengutachten für die Lkw-Maut

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Wie verteilen sich die zusätzlichen Einnahmen bzw. Einnahmeausfälle auf die Jahre 2014 bis 2018?

Das Wegekostengutachten (WKG) deckt nur den Prognosezeitraum von 2013 bis 2017 ab, so dass hieraus keine Aussagen zum Jahr 2018 abgeleitet werden können. Im Jahr 2014 gelten noch die derzeitigen Mautsätze fort, da die erforderliche Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) zur Festlegung neuer Mautsätze frühestens Ende 2014 abgeschlossen sein wird. Veränderungen auf der Einnahmenseite werden daher erst ab dem Jahr 2015 finanzwirksam.

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?

Da das neue Wegekostengutachten erst im Jahr 2014 vorlag, kann es erst ab diesem Jahr als Berechnungsgrundlage für neue Mautsätze herangezogen werden. Mehreinnahmen durch die Beibehaltung der bisherigen Mautsätze im Jahr 2014

sollen über den Zeitraum von 2015 bis 2017 durch einen Abschlag auf die im Wegekostengutachten ermittelten Mautsätze kompensiert werden.

3. Inwieweit sollen die erwarteten Mindereinnahmen durch erhöhte Haushaltsmittel ausgeglichen werden, und wann wird dies titelscharf im Haushalt und der mittelfristigen Finanzplanung abgebildet?

Zunächst sollen die Mindereinnahmen so weit wie möglich durch eine Ausweitung und Vertiefung der Lkw-Maut abgefangen werden. Hierzu gehören die Anlastung der externen Kosten des Lkw-Verkehrs, die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, die Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes auf weitere 1 000 km vier- und mehrstreifige Bundesstraßen sowie die Anlastung eines höheren Mautsatzes auf Bundesstraßen im Vergleich zu Bundesautobahnen entsprechend den im Wegekostengutachten ausgewiesenen Wegekosten.

Zu Mindereinnahmen hat sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, bereits in der Haushaltsdebatte am 11. April 2014 geäußert.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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?

Die Einnahmen aus der geplanten Pkw-Maut sollen zusätzlich für die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen.

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?

Die Mautsätze auf Bundesstraßen sind Teil des vorgeschlagenen Maßnahmenpakets zur Schließung der durch die Absenkung der Mautsätze entstehenden Finanzierungslücke. Weitere Details ergeben sich allerdings erst aus der entsprechenden Vorlage zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

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?

Die im Wegekostengutachten prognostizierte prozentuale Verteilung der mautpflichtigen Fahrleistungen nach Schadstoffklassen ergibt sich aus Abbildung 17 auf Seite 145 des auf der Internetseite des BMVI (www.bmvi.de) veröffentlichten Wegekostengutachtens.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Entwicklung der Betreiberkosten im Zusammenhang mit den genannten Maßnahmen liegen dem BMVI derzeit noch keine Informationen vor, dies wird im Einzelnen noch abzustimmen sein.

10. Inwieweit soll die Höhe und die Auszahlung der De-Minimis-Beihilfen in den Jahren 2014 bis 2018 unverändert fortgesetzt werden?

Derzeit sind keine Änderungen der Haushaltlinie im Bereich der De-Minimis-Beihilfen vorgesehen.

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?

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

Die Bundesregierung hat bisher keine Folgenabschätzungen vorgenommen, welche Änderungen sich auf den Modal Split durch eine Senkung der Lkw-Maut in Verbindung mit einer Verteuerung des Bahnstroms im Rahmen der EEG-Novelle ergeben könnten. Die bisherigen Erfahrungen haben allerdings gezeigt, dass nennenswerte Verkehrsverlagerungen bei den in der Praxis vorhandenen

eingespielten Logistikketten nur bei deutlichen Transportkostenänderungen zu erwarten sind. Zudem dürfte es von der jeweiligen Wettbewerbssituation abhängen, ob diese Kostenänderungen an den Kunden weitergegeben werden. Bei der Lkw-Maut ist ergänzend darauf hinzuweisen, dass die Mautkosten nur einen vergleichsweise geringen Anteil der Transportkosten ausmachen.

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?

Die Einführung einer Busmaut nach dem Vorbild der Lkw-Maut ist derzeit nicht beabsichtigt. Bei den Gesetzesberatungen zur Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs bestand zwischen den Regierungsfractionen und den Fractionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Einvernehmen, dass eine Mautpflicht für Omnibusse nicht eingeführt wird. Hieran wird festgehalten, um den weiteren Aufbau von Fernbuslinien und deren Akzeptanz durch die Verbraucher zu fördern.