

## **Kleine Anfrage**

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

### **Schwer- und Großraumtransporte und deren Beitrag für die Infrastrukturfinanzierung**

Anfang des Jahres 2005 wurde die Lkw-Maut (streckenbezogene Straßenbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge im Straßenverkehr) eingeführt, um eine verursachergerechtere Anlastung der Kosten für einen Teil der Infrastruktur, im Wesentlichen für das Autobahnnetz, zu erreichen. Es stellt sich die Frage, inwiefern Schwer- und Großraumtransporte stärker als bisher in die Mitfinanzierungspflicht genommen werden sollten. Bisher muss ein Schwer- bzw. Großraumtransport Gebühren bei den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden sowie eine Maut entrichten. Der Mautsatz ist derselbe wie ihn ein nur 12 Tonnen wiegender Lkw mit vier Achsen zu entrichten hat. Jedoch ist die Schadenseinwirkung von schweren Lkws um ein Vielfaches höher. So belastet laut dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit schon ein Lkw mit 40 Tonnen Achslast die Straßen 60 000 mal stärker als ein Pkw. Schwer- und Großraumtransporte haben oftmals ein deutlich höheres Gesamtgewicht. Zugleich scheint die Anzahl von Schwer- und Großraumtransporten auf deutschen Straßen zuzunehmen. Dies wirft die Frage auf, ob Schwer- und Großraumtransporte stärker an der Infrastrukturfinanzierung beteiligt werden sollten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. a) Wie viele Schwer- und Großraumtransporte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1990 bis 2013 für deutsche Straßen zugelassen (bitte für jedes Jahr aufschlüsseln und nach Bundesländern differenzieren)?
- b) Wie teilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Transporte aus Frage 1a in die Gruppierungen Großraumtransport, Schwertransport, Großraum- und Schwertransport oder Langmaterialtransport auf (bitte jeweils für jedes Jahr seit dem Jahr 1990 aufschlüsseln und nach Bundesländern differenzieren)?
- c) Welches durchschnittliche Gewicht und welche durchschnittliche Achsanzahl hatten nach Kenntnis der Bundesregierung die Transporte aus Frage 1b jedes Jahr seit dem Jahr 1990?

2. a) Nach welchen Kriterien ist ein Schwer- und Großraumtransport als solcher genehmigungspflichtig?
- b) Welche Gebühren werden für die Genehmigung und die Durchführung der Schwer- und Großraumtransporte von welchen Stellen nach Kenntnis der Bundesregierung erhoben?
- c) Was ist das zulässige Maximalgewicht für einen Schwer- und Großraumtransport?
3. Welche Kosten werden durch Schwer- und Großraumtransporte nach Kenntnis der Bundesregierung verursacht (z. B. polizeiliche Begleitung), und inwieweit werden diese durch die Gebühreneinnahmen gedeckt?
4. a) Wie viele Kilometer haben Schwer- und Großraumtransporte nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1990 bis 2013 jeweils durchschnittlich zurückgelegt?
- b) Wie viele Kilometer waren davon auf mautpflichtigen Bundesfernstraßen (bitte für jedes Jahr separat angeben und ggf. nach Autobahn bzw. Bundesstraße aufschlüsseln)?
- c) Wie viele Kilometer waren davon auf Bundesfernstraßen (bitte für jedes Jahr separat angeben und ggf. nach Autobahn bzw. Bundesstraße aufschlüsseln)?
5. a) Wie viele Kilometer haben Schwer- und Großraumtransporte nach Kenntnis der Bundesregierung ab einem Gesamtgewicht von 41,8 Tonnen in den Jahren 1990 bis 2013 jeweils durchschnittlich zurückgelegt?
- b) Wie viele Kilometer waren davon auf mautpflichtigen Bundesfernstraßen (bitte für jedes Jahr separat angeben und ggf. nach Autobahn bzw. Bundesstraße aufschlüsseln)?
- c) Wie viele Kilometer waren davon auf Bundesfernstraßen (bitte für jedes Jahr separat angeben und ggf. nach Autobahn bzw. Bundesstraße aufschlüsseln)?
6. Inwiefern werden die durch Schwer- und Großraumtransporte an der deutschen Straßeninfrastruktur verursachten Schäden aktuell bei der Berechnung der Mautsätze berücksichtigt, und welche Kostenpunkte werden bisher nicht berücksichtigt?
7. a) Inwieweit wird nach Kenntnis der Bundesregierung die deutsche Straßeninfrastruktur entsprechend der möglichen Belastung von Schwer- und Großraumtransporten, insbesondere entsprechend der möglichen Belastung durch das zulässige Maximalgewicht von Schwer- und Großraumtransporten, ausgelegt?
- b) Wie hoch sind die dadurch zusätzlich entstehenden Kosten?
- c) Werden diese Kosten bei der Festlegung der Mautsätze in vollem Umfang berücksichtigt, und welchen Nutzergruppen werden sie zugeordnet?
8. a) Wie wird nach Planungen der Bundesregierung in Zukunft bei der Mautberechnung die Fahrzeugklasse Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen unterteilt werden?
- b) Wird es bei der Einteilung der Fahrzeugklassen in Lkw bis drei Achsen sowie Lkw ab vier Achsen bleiben (bitte begründen)?

9. a) Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung der auf Schwer- und Großraumtransporte ab 41,8 Tonnen Gesamtgewicht entfallende Anteil an den Kosten für die Straßeninfrastruktur gemäß der im Wegekostengutachten verwendeten Prinzipien zur Kostenallokation in den Jahren 1990 bis 2013 (bitte für jedes Jahr aufschlüsseln)?
  - b) Falls der Bundesregierung zu Frage 9a keine Erkenntnisse vorliegen, wie plant sie diese zu erlangen (bitte begründen)?
10. Wie kann nach Auffassung der Bundesregierung die Festlegung von verursachungsgerechteren Mautsätzen für Schwer- und Großraumtransporte zukünftig erfolgen, und welche Faktoren sind dabei einzubeziehen?

Berlin, den 23. Juni 2014

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

