

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Dr. Bettina Hoffmann, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ausgestaltung der Lkw-Maut ab 2019**

Am 22. August 2018 hat die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag ihren Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Lkw-Mautgesetz) vorgelegt (Bundestagsdrucksache 19/3930).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Inwiefern hat die Bundesregierung, wie auf der Informationsveranstaltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 26. Juli 2016 angekündigt, geprüft, ob auch Lkw der Gewichtsklassen 3,5 bis 7,5 Tonnen in die Mautpflicht aufgenommen werden können, um insbesondere auch im Verteilerverkehr eine Kostenbeteiligung der Nutzer an den Wegekosten und einen deutlichen Anreiz zur Anschaffung der von der Maut befreiten vollelektrischen Nutzfahrzeuge zu schaffen, und welche konkreten Ergebnisse erbrachten diese Prüfungen?
2. Inwiefern hat die Bundesregierung Berechnungen dazu angestellt oder in Auftrag gegeben, die aufzeigen, welche CO<sub>2</sub>- und Schadstoff-Einspareffekte sich durch eine Ausweitung der Ausnahmen der Mautpflicht auf weitere alternative Antriebsformen (z. B. Gas-Antriebe/LNG-/CNG-Antriebe – LNG: Liquefied Natural Gas; CNG: Compressed Natural Gas) oder andere schadstoffarme Lkw-Fahrzeugtypen (z. B. Hybrid-Lösungen) ergeben würden?
3. Inwiefern hat die Bundesregierung die Mautpflicht für Fernbusse, wie auf der Informationsveranstaltung des BMVI am 26. Juli 2016 angekündigt, geprüft, und welche Ergebnisse erbrachte diese Prüfung in Hinblick auf mögliche Mauteinnahmen, Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, CO<sub>2</sub>- und Schadstoff-Einspareffekte und Lärmbelastung?
4. Aus welchen Gründen beabsichtigt die Bundesregierung, die Lkw-Maut neben vollelektrischen Lkw nicht auch für weitere alternative Antriebsformen (z. B. Gas-Antriebe/LNG-/CNG-Antriebe) oder andere schadstoffarme Lkw-Fahrzeugtypen (z. B. Hybrid-Lösungen) zu reduzieren?
5. Welche konkreten CO<sub>2</sub>- und Schadstoff-Einspareffekte für den Verkehrssektor erwartet die Bundesregierung infolge der Mautbefreiung von vollelektrischen Lkw bis 2025 (bitte differenziert nach Jahr und absoluten CO<sub>2</sub>-Werten/Äquivalenten sowie weiteren Schadstoffen aufschlüsseln)?

6. Welche konkreten CO<sub>2</sub>- und Schadstoff-Einspareffekte für den Verkehrssektor erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Mautsätze in den nächsten Jahren (bitte differenziert nach Jahr und absoluten CO<sub>2</sub>-Werten/Äquivalenten sowie weiteren Schadstoffen aufschlüsseln)?
7. Welche konkreten Lenkungswirkungen für mehr emissionsarmen Lkw-Verkehr, für Investitionen in alternative Antriebe im Lkw-Verkehr und für die Verlagerung von Lkw-Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene erwartet die Bundesregierung in Folge der von ihr vorgeschlagenen Anpassung der Lkw-Mautsätze in den nächsten Jahren?
8. Welche konkreten Auswirkungen auf die Lärmbelastung an Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen zu Tag- und Nachtzeiten, auf die Wirtschaft und die Gesamtmenge der von Lärm an diesen Straßen betroffenen Menschen erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Mautsätze in den nächsten Jahren?
9. Wie hoch sind die Einnahmen, die die Bundesregierung infolge der von ihr für die Lärmbelastung vorgeschlagenen Lkw-Mautsätze zwischen 2019 und 2022 erwartet (bitte nach Jahr und Summe der Einnahmen differenzieren)?
10. Aus welchen Gründen verzichtet die Bundesregierung entgegen Artikel 7c Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (2011/76/EU) darauf, die Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung für Tag- und Nachtzeiten sowie für Vorstadt- und Fernstraßen zu differenzieren?
11. Inwiefern plant die Bundesregierung in Zukunft eine Differenzierung der Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung für Tag- und Nachtzeiten sowie für Vorstadt- und Fernstraßen, und welche Maßnahmen plant sie zur technischen Anpassung und/oder Weiterentwicklung der Lkw-Maut-Infrastrukturen und/oder des automatischen Verfahrens bei der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät (OBU)?
12. Wieso weichen die von der Bundesregierung angesetzten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten so stark von den tatsächlich möglichen Höchstbeträgen ab, die durch die entsprechende EU-Richtlinie (1999/62/EG in der Fassung 2016/C 194/07) möglich gewesen wären?
13. Liegen der Bundesregierung bereits die Ergebnisse des Notifizierungsverfahrens der EU-Kommission für die einheitlichen Mautsätze für Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen vor, und wenn ja, zu welchen wesentlichen Ergebnissen gelangt die EU-Kommission, und wenn nein, wann werden die Ergebnisse nach Kenntnis der Bundesregierung vorliegen, und in welcher Form wird sie diese wann dem Deutschen Bundestag zugänglich machen?
14. Welchen Deckungsgrad in Bezug auf die tatsächlich entstehenden Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten werden die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten nach ihren Berechnungen für die Jahre 2018 bis 2022 erzielen bzw. aufweisen (bitte prozentuale und absolute Werte darstellen und nach Jahren differenzieren)?
15. Wieso hat die Bundesregierung trotz der deutlichen Unterdeckung der tatsächlichen Lärmbelastungskosten darauf verzichtet, die möglichen Höchstbeträge für die Lärmbelastungskosten entsprechend EU-Richtlinie (1999/62/EG in der Fassung 2016/C 194/07) anzusetzen?
16. Wieso hat das BMVI nicht geprüft, ob nicht auch Lkw der Gewichtsklassen über 3,5 bis 7,5 Tonnen in die Mautpflicht aufgenommen werden, um insbesondere auch im Verteilerverkehr eine Kostenbeteiligung der Nutzer an den Wegekosten und einen deutlichen Anreiz zur Anschaffung der von der Mautpflicht befreiten elektrischen Nutzfahrzeuge zu schaffen?

17. Wieso soll die Lkw-Maut nicht auch für andere alternative Antriebsformen (z. B. Gas-Antriebe) oder andere äußerst schadstoffarme Fahrzeugtypen reduziert werden?
18. Wieso wurde keine Differenzierung der Lärmbelastungskosten für Tag- und Nachtzeiten sowie für Vorstadt- und Fernstraßen vorgenommen?
19. Wieso weichen die vom BMVI angesetzten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten so stark von den möglichen Höchstbeträgen ab, die durch die entsprechenden EU-Richtlinien möglich gewesen wären?
20. Welche konkreten Lenkungswirkungen für mehr emissionsarmen Lkw-Verkehr sowie für Investitionen in alternative Antriebe im Lkw-Schwerlastverkehr erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Anpassung der Lkw-Mautsätze insbesondere für die Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten, und in welchen Zeiträumen sollen sich diese jeweils realisieren?
21. Wenn die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung zur Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf darstellt, dass eine vom Bundesrat vorgeschlagene Differenzierung der nächtlichen und der täglichen verkehrsbedingten Lärmemissionen von 0,1 Cent/km „kaum eine ausreichende Lenkungswirkung entfalten [dürfte]“, welchen „Nachtzuschlag“ hält die Bundesregierung dementsprechend für angemessen, um eine echte Lenkungswirkung zu entfalten, und wie gelangt die Bundesregierung zu dieser Einschätzung?
22. Welche CO<sub>2</sub>-Reduktionsmengen im Verkehrssektor erwartet die Bundesregierung infolge der von ihr vorgeschlagenen Anpassung der Lkw-Mautsätze? In welchen Zeiträumen sollen sich diese realisieren?
23. Wie haben sich die Mautausgaben des Bundes im Verhältnis zu den Maut-einnahmen des Bundes seit 2005 entwickelt, wie werden sie sich nach Planungen der Bundesregierung bis 2022 entwickeln (bitte absolut und prozentual darstellen), und wie genau setzen sich die entsprechend dem „Entwurf zum Bundeshaushaltsplan 2019“ Einzelplan 12, Titel 532 24-790 für das Jahr 2019 dargestellten 800 Mio. Euro für die „Ausgaben für den Einzug der streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren“ zusammen?
24. Für wann plant die Bundesregierung die Einführung der Infrastrukturabgabe bzw. „Pkw-Maut“, und aus welchen Gründen soll diese im Gegensatz zur Lkw-Maut als zeitabhängige elektronische Vignette erhoben werden?
25. Hat die Bundesregierung weitere Ausnahmen für besondere Fahrzeuge (bspw. Kommunale Fahrzeuge der Daseinsvorsorge) geprüft, und wenn ja, welche Ergebnisse erbrachten diese Prüfungen, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 5. September 2018

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

