

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Jürgen Martens, Roman Müller-Böhm, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

Verwendung der Beiträge aus der Lkw-Maut durch die Kommunen

Seit dem 1. Juli 2018 wird die streckenbezogene Straßennutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge (Lkw-Maut) nicht nur auf den Bundesautobahnen, sondern auch auf den Bundesstraßen erhoben. Seitdem sind auf dem rund 52 000 Kilometer langen Bundesstraßennetz Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen mautpflichtig. Gemäß § 11 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen (BFStrMG) steht den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen anteilig zu. Da ein Teil des Netzes der Bundesstraßen in die Baulast von Kommunen fällt, erhalten diese dementsprechend einen Anteil des Mautaufkommens des Bundes. Die Kommunen müssen diese Mittel „in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen“ einsetzen (vgl. § 11 Absatz 3 Satz 2 BFStrMG).

Anfang des Jahres 2020 war Medienberichten zu entnehmen, dass die Stadt Dresden plant, die ihr aus der Maut zustehenden Mittel für Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung zu stellen (<https://www.dnn.de/Dresden/Lokales/Dresden-Geld-aus-der-Lkw-Maut-soll-fuer-Radwege-ausgegeben-werden>). Unklar ist jedoch nach Ansicht der Fragesteller, ob der Einsatz von Mautmitteln für den Bau von Radwegen den Vorgaben des BFStrMG entspricht. Denn die Lkw-Maut als Instrument der Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur wird durch den Güterverkehr erbracht. Nach Auffassung der Fragesteller entspricht es damit dem Sinn und Zweck des Gesetzes, die durch die Lkw-Maut generierten Mittel auch zum Nutzen des Güterverkehrs einzusetzen. Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen kommt dem Güterverkehr in Deutschland aus offensichtlichen Gründen jedoch nicht zugute. Eine Klarstellung der Bundesregierung über ihre Rechtsauffassung wäre vor diesem Hintergrund angebracht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kommunen haben in den Jahren 2018 und 2019 Mittel aus der Lkw-Maut erhalten (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Wie viele Mittel haben diese Kommunen in den Jahren 2018 und 2019 jeweils erhalten (bitte einzeln angeben sowie nach Jahr und Bundesländern aufschlüsseln)?
3. Wie viele Mittel wurden im Jahr 2019 insgesamt durch die Lkw-Maut generiert, und wie hoch ist dementsprechend der den Kommunen zustehende Anteil?
4. Wie hat sich dieser Anteil im Vergleich zum Jahr 2018 entwickelt?
5. Entspricht nach Auffassung der Bundesregierung der Bau von Radwegen an Bundesstraßen mit Mitteln der Lkw-Maut durch die Kommunen dem Sinn und Zweck des BFStrMG?
6. Falls nein, plant die Bundesregierung, dies durch Rechtsakt klarzustellen?
7. Falls ja, inwiefern führt der Bau von Radwegen an Bundesstraßen nach Auffassung der Bundesregierung zu einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Güterverkehr?
8. Welche konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur fallen nach Auffassung der Bundesregierung unter die Vorgabe des § 11 Absatz 3 Satz 2 BFStrMG und können damit durch die Kommunen mit den Mautmitteln realisiert werden?

Berlin, den 28. Mai 2020

Christian Lindner und Fraktion