

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/19469 –**

Verwendung der Beiträge aus der Lkw-Maut durch die Kommunen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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)

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den nachfolgenden Tabellen sind die für die Jahre 2018 und 2019 ausgezahlten Beträge aufgeführt. Der Betrag für das Jahr 2018 ist im Vergleich zu 2019 deutlich geringer, da die Mautpflicht auf allen Bundesstraßen erst zum 1. Juli 2018 eingeführt wurde und dementsprechend für das erste Halbjahr 2018 keine Ansprüche der Kommunen entstanden sind. Zum anderen wurden die Mautsätze auf Grundlage des aktuellen Wegekostengutachtens mit Wirkung zum 1. Januar 2019 erhöht.

Die Auszahlung an die Länder erfolgt jeweils rückwirkend für das vergangene Halbjahr, sodass beispielsweise die Zuweisung der Mauteinnahmen für das zweite Halbjahr 2018 erst im Jahr 2019 erfolgte.

Mautauskehr für das Jahr 2018			Mautauskehr für das Jahr 2019		
Land	Bezeichnung	Auszahlungsbetrag	Land	Bezeichnung	Auszahlungsbetrag
BB	Cottbus	115.262,89 €	BB	Cottbus	335.030,05 €
BB	Potsdam	157.202,09 €	BB	Potsdam	482.787,71 €
BE	Berlin	1.398.490,53 €	BE	Berlin	4.241.947,75 €
BW	Freiburg im Breisgau	228.150,89 €	BW	Freiburg im Breisgau	698.595,36 €
BW	Heidelberg	82.246,82 €	BW	Heidelberg	231.948,03 €
BW	Heilbronn	129.870,11 €	BW	Heilbronn	418.067,30 €
BW	Karlsruhe	361.745,30 €	BW	Karlsruhe	1.040.392,77 €
BW	Ludwigsburg	62.749,15 €	BW	Ludwigsburg	203.899,12 €
BW	Mannheim	362.209,36 €	BW	Mannheim	1.321.568,13 €
BW	Pforzheim	123.380,04 €	BW	Pforzheim	328.784,93 €
BW	Reutlingen	107.502,13 €	BW	Reutlingen	312.960,60 €
BW	Stuttgart	572.472,29 €	BW	Stuttgart	1.767.693,17 €
BW	Tübingen	92.495,19 €	BW	Tübingen	284.058,15 €
BW	Ulm	186.864,97 €	BW	Ulm	570.814,45 €
BY	Augsburg	469.670,51 €	BY	Augsburg	1.414.268,68 €
BY	Bayreuth	41.194,80 €	BY	Bayreuth	128.254,08 €
BY	Erlangen	17.409,19 €	BY	Erlangen	63.078,85 €
BY	Fürth	39.503,64 €	BY	Fürth	122.379,13 €
BY	Ingolstadt	73.416,85 €	BY	Ingolstadt	231.596,45 €
BY	München	1.452.405,73 €	BY	München	4.385.116,67 €
BY	Nürnberg	461.286,27 €	BY	Nürnberg	1.347.876,03 €
BY	Regensburg	117.789,95 €	BY	Regensburg	353.007,67 €
BY	Würzburg	164.719,07 €	BY	Würzburg	470.366,14 €
HB	Bremen	112.857,95 €	HB	Bremen	356.298,61 €
HB	Bremerhaven	15.526,53 €	HB	Bremerhaven	46.210,48 €
HE	Darmstadt	72.493,60 €	HE	Darmstadt	226.898,89 €
HE	Frankfurt am Main	228.280,92 €	HE	Frankfurt am Main	736.859,29 €
HE	Hanau	34.584,91 €	HE	Hanau	104.076,90 €
HE	Kassel	156.043,31 €	HE	Kassel	503.023,29 €
HE	Offenbach am Main	78.534,98 €	HE	Offenbach am Main	248.714,27 €
HE	Wiesbaden	62.062,82 €	HE	Wiesbaden	213.443,44 €
HH	Hamburg	1.152.684,95 €	HH	Hamburg	3.497.648,80 €
MV	Rostock	22.291,46 €	MV	Rostock	67.486,11 €
MV	Schwerin	88.069,83 €	MV	Schwerin	245.369,02 €
NI	Braunschweig	24.105,46 €	NI	Braunschweig	72.722,51 €
NI	Celle	50.976,85 €	NI	Celle	113.855,85 €
NI	Göttingen	70.375,60 €	NI	Göttingen	193.107,42 €
NI	Hannover	41.159,34 €	NI	Hannover	111.732,53 €
NI	Hildesheim	57.263,73 €	NI	Hildesheim	160.661,26 €
NI	Oldenburg (Oldb)	51.701,58 €	NI	Oldenburg (Oldb)	169.366,19 €
NI	Osnabrück	72.694,00 €	NI	Osnabrück	221.290,02 €
NI	Salzgitter	25.794,61 €	NI	Salzgitter	83.348,24 €
NI	Wolfsburg	20.428,74 €	NI	Wolfsburg	60.773,30 €
NW	Aachen	39.702,57 €	NW	Aachen	127.076,34 €
NW	Bergisch Gladbach	8.242,24 €	NW	Bergisch Gladbach	28.085,57 €
NW	Bielefeld	172.152,03 €	NW	Bielefeld	533.946,65 €
NW	Bochum	43.860,09 €	NW	Bochum	128.159,45 €
NW	Bonn	84.317,41 €	NW	Bonn	234.266,47 €
NW	Dortmund	742.496,86 €	NW	Dortmund	2.201.359,28 €
NW	Duisburg	1.955,38 €	NW	Duisburg	4.963,43 €
NW	Düren	61.717,64 €	NW	Düren	175.297,48 €
NW	Düsseldorf	734.004,48 €	NW	Düsseldorf	2.246.683,97 €
NW	Essen	179.973,27 €	NW	Essen	559.677,39 €
NW	Gelsenkirchen	38.693,79 €	NW	Gelsenkirchen	127.179,66 €
NW	Hagen	123.265,11 €	NW	Hagen	404.206,32 €
NW	Hamm	94.330,74 €	NW	Hamm	307.040,51 €
NW	Herne	34.383,82 €	NW	Herne	106.229,10 €
NW	Iserlohn	19.714,34 €	NW	Iserlohn	51.220,58 €
NW	Koelner Verkehrsbetriebe	176,40 €	NW	Koelner Verkehrsbetriebe	539,76 €
NW	Köln	485.217,81 €	NW	Köln	1.479.618,11 €
NW	Krefeld	197.467,53 €	NW	Krefeld	589.470,50 €
NW	Leverkusen	38.806,30 €	NW	Leverkusen	109.486,46 €
NW	Lünen	25.552,67 €	NW	Lünen	72.518,93 €
NW	Marl	6.612,21 €	NW	Marl	19.594,44 €
NW	Minden	74.132,38 €	NW	Minden	235.187,85 €
NW	Mönchengladbach	122.615,27 €	NW	Mönchengladbach	359.181,99 €
NW	Mülheim an der Ruhr	40.611,61 €	NW	Mülheim an der Ruhr	123.825,86 €
NW	Münster	46.205,18 €	NW	Münster	138.192,19 €
NW	Neuss	58.534,19 €	NW	Neuss	188.654,23 €
NW	Oberhausen	29.226,08 €	NW	Oberhausen	90.262,28 €
NW	Ratingen	7.454,22 €	NW	Ratingen	26.509,51 €
NW	Remscheid	74.192,35 €	NW	Remscheid	233.072,47 €
NW	Siegen	12.233,53 €	NW	Siegen	39.831,31 €
NW	Solingen	53.607,82 €	NW	Solingen	166.701,83 €
NW	Witten	4.586,55 €	NW	Witten	12.307,61 €
NW	Wuppertal	122.655,62 €	NW	Wuppertal	377.408,48 €
RP	Kaiserslautern	62.682,36 €	RP	Kaiserslautern	167.246,12 €
RP	Koblenz	121.097,95 €	RP	Koblenz	376.958,78 €
RP	Ludwigshafen am Rhein	130.384,84 €	RP	Ludwigshafen am Rhein	343.348,26 €
RP	Mainz	30.161,96 €	RP	Mainz	96.354,72 €
RP	Trier	198.743,87 €	RP	Trier	579.082,32 €
SH	Flensburg	17.891,91 €	SH	Flensburg	55.445,15 €
SH	Kiel	226.855,93 €	SH	Kiel	720.847,13 €
SH	Lübeck	37.717,97 €	SH	Lübeck	103.034,49 €
SL	Saarbrücken	78.419,96 €	SL	Saarbrücken	233.655,79 €
SN	Chemnitz	318.986,57 €	SN	Chemnitz	902.321,29 €
SN	Dresden	421.783,93 €	SN	Dresden	1.237.149,41 €
SN	Leipzig	295.170,35 €	SN	Leipzig	869.967,90 €
SN	Zwickau	171.689,76 €	SN	Zwickau	569.353,71 €
ST	Dessau-Roßlau	223.665,29 €	ST	Dessau-Roßlau	647.974,31 €
ST	Halle (Saale)	282.463,77 €	ST	Halle (Saale)	828.175,73 €
ST	Magdeburg	637.754,73 €	ST	Magdeburg	1.974.418,75 €
TH	Erfurt	39.611,28 €	TH	Erfurt	125.273,94 €
TH	Gera	61.978,85 €	TH	Gera	183.886,20 €
TH	Jena	101.601,08 €	TH	Jena	282.164,71 €
	Auszahlungen gesamt	16.493.328,79 €		Auszahlungen gesamt	49.981.792,36 €

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?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im 2. Halbjahr 2018 betrug der Mautumsatz rund 2,795 Mrd. Euro. Der den Kommunen zustehende Anteil von rund 16,49 Mio. Euro entspricht einem Anteil von rund 0,59 %.

Im Jahr 2019 betrug der Mautumsatz der Lkw-Maut insgesamt rund 7,481 Mrd. Euro. Der den Kommunen zustehende Anteil von rund 49,98 Mio. Euro entspricht einem Anteil von rund 0,67 %.

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?

Die Fragen 5 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach § 11 Absatz 3 Satz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) sind die nach Abzug der Kosten für Erhebung und Kontrolle der Lkw-Maut sowie der Mautharmonisierung verbleibenden Mauteinnahmen in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden. Zu den Bundesfernstraßen gehören die in § 1 Absatz 4 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) genannten Bestandteile. Auch Radwege können Teil des Straßenkörpers nach § 1 Absatz 4 Nummer 1 FStrG sein. Eine Beschränkung auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für den Güterverkehr sieht das Gesetz nicht vor. Vorrangiges Ziel der Finanzierung des Baus von Radwegen aus Straßenbaumitteln des Bundes ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundesstraßen in der Baulast des Bundes durch wirksame Entflechtung der Verkehrsarten. Die Entflechtung ist insbesondere dort wichtig, wo hohe Differenzgeschwindigkeiten zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr auftreten, auf Straßen mit hohen Verkehrsstärken, hohem Schwerverkehrsanteil und/oder geringen Fahrbahnbreiten. Die Entflechtung verbessert die Verkehrsqualität, wovon auch der Güterverkehr profitiert.

Die Zweckbestimmung aus § 11 Absatz 3 Satz 2 des BFStrMG gilt auch für die Mauteinnahmen, die die Kommunen als Baulastträger anteilig nach § 11 Absatz 3 Satz 1 und 3 des BFStrMG erhalten. Insoweit ist allerdings der verfassungsrechtliche Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung zu beachten, d. h. der Bund hat gegenüber den Kommunen weder Durchgriffs- noch Kontrollrechte. Die zweckentsprechende Verwendung der zugewiesenen Mauteinnahmen wird durch die zuständigen Landesbehörden kontrolliert.