Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Dorothee Bär, MdB
Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-b@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Datum: Berlin, 24. APR. 2014
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Folgen aus dem aktuellen Wegekostengutachten für die Lkw-Maut“
- Drucksache 18/1126

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre Dorothee Bär

Dorothee Bär

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

Anlage
zum Schreiben
vom 24.04.2014

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
betreffend
„Folgen aus dem aktuellen Wegekostengutachten für die Lkw-Maut"
- Drucksache 18/1126

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

Antwort:
Das Wegekostengutachten (WKG) deckt nur den Prognosezeitraum 2013 bis 2017 ab, so dass hieraus keine Aussagen zum Jahr 2018 abgeleitet werden können. In 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.

Frage 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?*

Antwort:
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 in 2014 sollen über den Zeitraum 2015 bis 2017 durch einen Abschlag auf die im Wegekostengutachten ermittelten Mautsätze kompensiert werden.

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

Antwort:
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 zGG, die Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes auf weitere 1000 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 Bundesminister Dobrindt bereits in der Haushaltsdebatte am 11.04.2014. geäußert.

Frage 4: *Inwieweit sind Vereinbarungen zwischen dem 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?

Antwort:
Es wird auf die Antwort auf die Frage 3 verwiesen.

Frage 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?*

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

Frage 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 2014 bis 2017 könnten in diesem Fall nach Aussage des Wegekostengutachten nicht erzielt werden?

Antwort:
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.

Frage 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?*

Antwort:
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.

Frage 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?*

Frage 9: *Welche Erhöhung der Betreiberkosten wird für die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1000 km vierspurige Bundesstraßen und auf Lkw ab 7,5 Tonnen, wie von Minister Dobrindt am 25.3.2014 angekündigt (www.bmvi.de „Bundesminister Dobrindt zur Lkw-Maut"), angenommen?*

Antwort:
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.

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

Antwort:
Derzeit sind keine Änderungen der Haushaltslinie im Bereich der De-Minimis-Beihilfen vorgesehen.

Frage 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 EEG-Novelle 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?

Frage 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?

Antwort:
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.

Frage 13: *Inwiefern unterstützt die Bundesregierung die Auffassung des bayerischen Staatsministers des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann (CSU), wonach*

eine Autobahnmaut für Busse eingeführt werden sollte (www.mittelbayerische.de vom 2. April 2014 „Hermann fordert eine Maut für Busse")?

Wenn ja, bis wann wird die Bundesregierung eine solche dem 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 und Busse so viel wiegen würden wie Lastwagen und die Straßen entsprechend genauso abnutzten wie LKW?

Antwort:

Die Einführung einer Busmaut nach dem Vorbild der Lkw-Maut ist derzeit nicht beabsichtigt. Bei den Gesetzesberatungen zur Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs bestand zwischen den Regierungsfraktionen und den Fraktionen der 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.