

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jörg van Essen, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Verschobene Einführung der LKW-Maut

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, hat am 31. Juli 2003 mitgeteilt, die LKW-Maut werde später als angekündigt, nämlich erst vom 2. November 2003 an erhoben. Bislang war die Einführung zum 31. August geplant. Die Verschiebung wird mit technischen Problemen begründet, weswegen sich die Bundesregierung und das Betreiberkonsortium auf eine 2-monatige Einführungsphase verständigt hätten. Die pünktliche Einführung der Maut war zuvor von der Transportbranche und von der politischen Opposition bezweifelt worden. Allen Anzeichen zum Trotz hatte sich der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, jedoch auf eine Einführung zum 31. August 2003 festgelegt. Mit der Verschiebung der Mauterhebung fehlen dem Bundeshaushalt nunmehr fest eingeplante Einnahmen. Überdies wird für das Transportgewerbe nun die Phase der Unklarheit verlängert. Das Transportgewerbe befindet sich mitten in Preisgesprächen mit der verfallenden Wirtschaft. Auch deshalb ist von großer Bedeutung, ob der nunmehrige Einführungstermin zum 2. November 2003 realistisch ist. Daran bestehen auch deswegen Zweifel, weil die zuständige EU-Kommissarin Loyola de Palacio ihre Absicht bekräftigt hat, das Beihilfeverfahren gegen Deutschland wegen der Mauteinführung und wegen der parallelen Harmonisierungsmaßnahmen für das deutsche Gewerbe weiterführen zu wollen. Loyola de Palacio geht davon aus, dass dieses Beihilfeverfahren eine aufschiebende Wirkung besitzt, während die Bundesregierung offenbar vom Gegenteil ausgeht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen konkreten technischen Gründen kann die LKW-Maut nicht wie geplant zum 31. August 2003 eingeführt werden?

Liegt die Verantwortlichkeit für diese Verschiebung nach Auffassung der Bundesregierung beim Betreiberkonsortium oder liegt die Verantwortlichkeit bei der Ministerialverwaltung?

2. Trifft es zu, dass der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, bereits am 23. Juli 2003 durch einen Bericht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) darüber informiert war, dass kaum ein Bauteil des Mauterfassungssystems funktioniere und deswegen mit einem funktionsfähigen Betriebsbeginn zum 31. August 2003 nicht zu rechnen sei?

Wurde der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, in diesem Bericht insbesondere auf Probleme mit der Internetplattform, die zu geringe Anzahl der manuellen Einbuchungsterminals, die Verspätung bei der Bereitstellung und beim Einbau der On-Bord-Units, die zu geringe Anzahl an Mautbrücken auf den Autobahnen sowie die nicht gegebene Betriebsbereitschaft des zentralen Rechenzentrums informiert?

Wenn ja, warum hat die Bundesregierung bis zum 30. Juli 2003 an der fristgerechten Mauteinführung festgehalten?

3. Warum wurde der Bedarf an On-Bord-Units auf lediglich 150 000 Apparate geschätzt, und worauf ist zurückzuführen, dass selbst diese geringe Anzahl zum 31. August 2003 nicht zur Verfügung stehen wird?
4. Ist nach Einschätzung der Bundesregierung sichergestellt, dass die bisherigen Probleme technischer Art bis zum 2. November 2003 gelöst und die Funktionsfähigkeit des elektronischen Maut-Erhebungssystems sichergestellt sein wird?

Wie viele On-Bord-Units werden zu diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehen und hält die Bundesregierung diese Zahl für ausreichend?

Ist sichergestellt, dass zum 2. November 2003 die Internetplattform funktioniert und eine Einbuchung in das System auf diesem Wege möglich ist?

Wie viele manuelle Einbuchungs-Automaten werden zum 2. November 2003 zur Verfügung stehen?

5. Warum war die fristgerechte Mauteinführung im Vertrag mit dem Betreiberkonsortium nicht vertragsstrafenbewehrt fixiert?
6. Ist für den nunmehr geplanten „Probetrieb“ eine vorläufige Betriebsgenehmigung des Maut-Erfassungssystems durch das BAG erforderlich, und wenn ja, wird das BAG diese vorläufige Betriebsgenehmigung bis zum 31. August 2003 erteilen?

Wird das BAG nach Einschätzung der Bundesregierung anderenfalls die Betriebsgenehmigung bis zum 2. November 2003 erteilen?

7. Wie hoch sind die Einnahmeausfälle durch die Maut-Verschiebung und wie beabsichtigt die Bundesregierung diese Ausfälle zu kompensieren?

Ist geplant, Infrastrukturvorhaben zu verschieben, Mittel aus dem Schienenbereich in den Straßenbereich umzuschichten oder die Kreditaufnahme zu erhöhen?

8. Hat die EU-Kommission inzwischen ihre Bedenken gegen die Maut und/oder die Harmonisierungsmaßnahmen zugunsten des deutschen Gewerbes schriftlich konkretisiert, und wenn ja, mit welchen Inhalten?

Wie begründet die EU-Kommission die aufschiebende Wirkung des Beihilfeverfahrens, und aus welchen Gründen ist die Bundesregierung anderer Auffassung?

9. Warum hat es bisher noch kein Spitzentreffen zwischen der zuständigen EU-Kommissarin Loyola de Palacio und dem Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, gegeben, und ist ein solches Treffen demnächst geplant?

10. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 15/892) am 29. April 2003 mitgeteilt, die EU-Kommission habe gegen die Einführung der LKW-Maut keine Bedenken geäußert und die Einführung der LKW-Maut sei zwischen Bundesregierung und EU-Kommission unumstritten?

Berlin, den 5. August 2003

Horst Friedrich (Bayreuth)

Jörg van Essen

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion