

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Markus Grübel, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Peter Letzgus, Eduard Lintner, Laurenz Meyer (Hamm), Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Schaden des Güterkraftverkehrsgewerbes aus der Maut

Im Bundeshaushalt 2004 sind Einnahmen aus der streckenbezogenen LKW-Maut in Höhe von 2,8 Mrd. Euro veranschlagt, die zur Finanzierung von Verkehrsweginvestitionen in den Bereichen Straße, Schiene, Wasserstraße vorgesehen sind. Die nun fehlenden Mauteinnahmen gefährden die dringend notwendige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung in Deutschland und die Existenz vieler Tiefbauunternehmen mit zehntausenden Arbeitsplätzen erheblich.

Doch damit nicht genug – auch das Güterkraftverkehrsgewerbe leidet unter dem Mautchaos:

- Die seit langem versprochenen Harmonisierungsmaßnahmen aus Brüssel sind bis heute noch nicht vorangekommen.
- Ferner wurden seitens vieler deutscher Spediteure für das gesamte Jahr 2003 Eurovignetten erworben. Für diejenigen Unternehmen, die nicht in den verbleibenden Vignettenstaaten (Benelux, Dänemark, Schweden) tätig sind, besteht daher ein Rückzahlungsanspruch gegenüber dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) für die letzten vier Monate des Jahres 2003. Dieser Antrag konnte gemäß § 13 Abs. 1 Satz 2 Autobahnmautgesetz (ABMG) bis zum Ablauf des Monats nach Außerkrafttreten des ABMG gestellt werden. Rückerstattungsansprüche konnten danach lediglich bis zum 30. September 2003 geltend gemacht werden.
- Die Güterkraftverkehrsunternehmen mussten die Einbaukosten für die untauglichen On Board Units (OBU) tragen. Dazu kommen eventuell die Kosten für den Ausbau dieser Geräte sowie die Ausfallkosten der LKW für den jeweiligen Werkstattaufenthalt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gerade im Fernverkehr der Umsatz für einen ganzen Tag entfällt, auch wenn der tatsächliche Werkstattaufenthalt nur eine Stunde dauert, da das Fahrzeug nicht die vom Verlader vorgesehenen Zeitfenster einhalten kann. Teilweise haben Fehlfunktionen der Mautgeräte LKWs lahm gelegt, wodurch weitere außerplanmäßige Kosten für liegen gebliebene Fahrzeuge entstanden sind.

Diese Kosten und Versäumnisse führen zu einem nicht unerheblichen wirtschaftlichen Schaden für die Betriebe. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das

deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe – bedingt durch immer noch nicht voll harmonisierte Wettbewerbsbedingungen – ohnehin gegenüber den ausländischen Mitbewerbern deutlich schlechter gestellt ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Verhandlungsstand in Brüssel im Hinblick auf das dem Güterkraftverkehrsgewerbe zugesagte Harmonisierungsvolumen von insgesamt 600 Mio. Euro, und wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?
2. Wie viele deutsche und ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen haben jeweils Rückzahlungsansprüche aus der Eurovignette gegenüber dem BAG geltend gemacht, und wie vielen wurden die Forderungen jeweils erstattet?
3. Wie hoch ist die Summe der geltend gemachten Rückzahlungsansprüche aus der Eurovignette?
4. Wie hoch ist die Summe der bisherigen Erstattungen und aus welchem Titel des Bundeshaushalts werden diese finanziert?
5. Wie viele Unternehmer haben nach der Ausschlussfrist Forderungen gegenüber dem BAG geltend gemacht, und wie wurde mit diesen Forderungen verfahren?
6. Wie hoch ist die Summe der verspätet geltend gemachten Forderungen?
7. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die bisher von den Güterkraftverkehrsunternehmen bezahlten Ein-/Ausbaukosten der OBU, aufgeschlüsselt nach deutschen und ausländischen Unternehmen?
8. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die bisherigen mautbedingten Ausfallkosten der Güterkraftverkehrsunternehmen, aufgeschlüsselt nach deutschen und ausländischen Unternehmen?
9. Gibt es seitens deutscher und ausländischer Unternehmen Schadensersatzforderungen im Hinblick auf die Fragen 5 bis 8 gegenüber der Bundesregierung oder Toll Collect, und wenn ja, in welcher Höhe – aufgeteilt nach deutschen und ausländischen Unternehmen?
10. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Güterkraftverkehrsunternehmen im Hinblick auf die unter Fragen 5 bis 8 aufgeführten Kosten zu entschädigen, bzw. setzt sie sich gegenüber Toll Collect für einen Schadensausgleich ein?

Berlin, den 2. März 2004

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Dr. Michael Fuchs
Peter Götz
Markus Grübel
Bernd Heynemann
Klaus Hofbauer
Volker Kauder

Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Peter Letzgas
Eduard Lintner
Laurenz Meyer (Hamm)
Klaus Minkel
Henry Nitzsche
Günter Nooke
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion