

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen**

Die Bundesregierung hat im März 2011 den Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen (Bundestagsdrucksache 17/4979) vorgelegt. Mit diesem Gesetz soll die Maut für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge (Lkw-Maut) auf die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit unmittelbarer und mittelbarer Anbindung an eine Bundesautobahn ausgedehnt werden. Die Mauteinnahmen sollen dem Verkehrshaushalt zusätzlich zur Finanzierung der Bundesfernstraßen zufließen. Dabei geht die Bundesregierung von jährlich rund 100 Mio. Euro Mautmehreinnahmen aus.

Von den insgesamt ca. 3 800 km mindestens vierstreifigen Bundesstraßen, von denen sich ca. 2 750 km in der Baulast des Bundes befinden, sollen durch das Gesetz rund 2 000 km bemautet werden. Das Bundesamt für Güterverkehr geht von einmaligen Kosten (inklusive Ausstattung des Mautkontrolldienstes und IT-Anpassungen) in Höhe von rund 2,3 Mio. Euro aus. Die jährlichen Kosten (inklusive Personal- und Betriebskosten) werden auf rund 8,5 Mio. Euro geschätzt. Begründet wird das Gesetz dadurch, dass Bundesstraßen heute vielfach ein Ausbauniveau erreicht haben, das dem von Bundesautobahnen adäquat ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ab wann plant die Bundesregierung vierspurige Bundesstraßen für Lkw zu bemauten?
2. Verfügt die Bundesregierung über Anhaltspunkte, dass der Starttermin aufgrund technischer oder rechtlicher Hindernisse nicht eingehalten werden könnte?  
Wenn ja, welche Gründe sprächen dafür?
3. Wie viele Lkw müssen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Ausweitung der Lkw-Maut zusätzlich erfasst werden?
4. Nach welchen Kriterien hat die Bundesregierung die im Gesetzentwurf genannten zu bemautenden Bundesstraßen ausgewählt?
5. Auf welchen Streckenabschnitten sind die größten Verlagerungseffekte (Ausweichverkehr auf umliegende Strecken) zu erwarten?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Mehraufwand an Arbeitsstunden (Mautkontrolldienst) im Verhältnis zu den derzeit prognostizierten Mehreinnahmen von rund 100 Mio. Euro jährlich?

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den bürokratischen Mehraufwand an Arbeitsstunden im Rahmen der Mautentrichtung im Verhältnis zu den derzeit prognostizierten Mehreinnahmen von rund 100 Mio. Euro jährlich?
8. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den technischen Mehraufwand (Anlagen, IT-Anpassungen etc.) im Verhältnis zu den derzeit prognostizierten Mehreinnahmen von rund 100 Mio. Euro jährlich?
9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für den höheren Personalaufwand von 130 Dienstposten beim Bundesamt für Güterverkehr im Verhältnis zu den derzeit prognostizierten Mehreinnahmen von rund 100 Mio. Euro jährlich?
10. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Mehraufwand für Wartungsarbeiten im Verhältnis zu den derzeit prognostizierten Mehreinnahmen von rund 100 Mio. Euro jährlich?
11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gründe dafür, dass Toll Collect bei der Bemaunung vierspuriger Bundesstraßen auf ein elektronisches Enforcement verzichten will?
12. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gefahr, dass sich dadurch die Anzahl nicht zahlender Lkw, die sich der Kontrolle entziehen, erhöht?
13. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Anteil an Lkw in Zahlen, die sich der Maut auf vierspurigen Bundesstraßen entziehen könnten?
14. Plant die Bundesregierung ausschließlich ein manuelles Enforcement durch die Mitarbeiter des Bundesamtes für Güterverkehr?  
Wenn ja, mit welcher Begründung?
15. Plant die Bundesregierung, nachträglich ein elektronisches Überwachungssystem zu installieren?  
Wenn ja, in welchem zeitlichen Rahmen soll dies geschehen?
16. Mit wie vielen neuen On-Board-Units insgesamt rechnet die Bundesregierung durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen?
17. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die zusätzlich notwendigen On-Board-Units?
18. Wer trägt diese Kosten?
19. Wie gewährleistet der Betreiber Toll Collect, dass sich Lkw ohne installiertes On-Board-Unit manuell für die Nutzung vierspuriger Bundesstraßen registrieren?
20. Wie gewährleistet der Betreiber Toll Collect, dass sich im Ausland angemeldete Lkw ohne installiertes On-Board-Unit manuell für die Nutzung vierspuriger Bundesstraßen registrieren?
21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Lkw-Verkehr, der derzeit anhand von Stichproben erfasst wird?
22. Plant die Bundesregierung unabhängige Vergleichs- und Erfassungstests?  
Wenn ja, wer soll diese durchführen?
23. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen, das Netz an Distributionspunkten zu erweitern?
24. Für welchen Zeitraum soll nach Plänen der Bundesregierung Toll Collect mit dem Betrieb des Mautsystems auf Bundesstraßen vertraglich beauftragt werden?

25. Endet dieser Auftrag mit dem Auslaufen des bislang gültigen Betreiber-  
vertrags am 31. August 2015?  
Wenn nein, mit welcher Begründung?
26. Besteht ein Zusammenhang zwischen der Qualität der Ausübung der  
Bemautung der Bundesstraßen durch den Betreiber Toll Collect und der  
Verlängerung des Vertrages nach dem 31. Dezember 2014?
27. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die jährlichen Mehrbelastungen für  
Logistikunternehmen?
28. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gefahr ein, dass kleinere Unter-  
nehmen aufgrund der Mehrbelastung aus dem Markt verdrängt werden?

Berlin, den 22. März 2011

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**

