

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter,
Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5208 –**

Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 bemaute 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.

1. Ab wann plant die Bundesregierung vierspurige Bundesstraßen für Lkw zu bemaute?

Die Grundlage für die Bemaute von vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen soll bis Juli 2011 geschaffen sein.

2. Verfügt die Bundesregierung über Anhaltspunkte, dass der Starttermin aufgrund technischer oder rechtlicher Hindernisse nicht eingehalten werden könnte?

Wenn ja, welche Gründe sprächen dafür?

Die Vertragsverhandlungen mit dem künftigen Betreiber dauern noch an.

3. Wie viele Lkw müssen nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Ausweitung der Lkw-Maut zusätzlich erfasst werden?

Da nur vierstreifige Bundesstraßen im Zu- und Abgang von Bundesautobahnen bemautet werden sollen, geht die Bundesregierung davon aus, dass sich die Zahl zu bemautender Lkw nicht erhöht, allenfalls marginal.

4. Nach welchen Kriterien hat die Bundesregierung die im Gesetzentwurf genannten zu bemautenden Bundesstraßen ausgewählt?

Bei den Strecken, die in der Anlage 1 des Gesetzentwurfs aufgelistet sind, handelt es sich um mittelbar an das Autobahnnetz angebundene Strecken. Diese sind im Gegensatz zu den unmittelbar an eine Bundesautobahn angebundene Strecken aufgelistet worden, um Auslegungsfragen zu vermeiden. Die unmittelbar an eine Bundesautobahn angebundene Strecken, die bemautet werden sollen, können dagegen durch die abstrakt-generelle Regelung im Gesetz zweifelsfrei bestimmt werden.

5. Auf welchen Streckenabschnitten sind die größten Verlagerungseffekte (Ausweichverkehr auf umliegende Strecken) zu erwarten?

Bei den geplanten zu bemautenden Strecken handelt es sich um relativ kurze Strecken und um Übergänge von und zur Autobahn, so dass kein Anreiz zur Mautverlagerung erwartet wird.

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?
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?

Die Fragen 6, 7 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Mehraufwand an Arbeitsstunden im Bereich des Mautkontrolldienstes (Straßen- und Betriebskontrollen) aufgrund der Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen wird auf insgesamt rund 143 000 Arbeitsstunden jährlich geschätzt (bezogen auf das im Gesetzentwurf der Bundesregierung geregelte zusätzliche Streckennetz).

Der bürokratische Mehraufwand an Arbeitsstunden im Rahmen der Mautentrichtung wird im Bereich Ordnungswidrigkeitenverfahren auf insgesamt etwa 25 000 und im Bereich Betreiberüberwachung Rechnungswesen auf rund 8 000 Arbeitsstunden geschätzt. Im Kassenwesen wird im Zusammenhang mit der Beitreibung von noch offenen Mautforderungen von einem Mehraufwand von rund 7 000 Arbeitsstunden ausgegangen. Unter Zugrundelegung des derzeit erwarteten Personalmehrbedarfs von 130 Dienstposten werden die jährlichen Kosten hierfür auf rund 6 Mio. Euro geschätzt.

Alle Angaben beziehen sich jeweils auf das im Gesetzentwurf der Bundesregierung geregelte zusätzliche Streckennetz.

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?
10. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Mehraufwand für Wartungsarbeiten im Verhältnis zu den derzeit prognostizierten Mehreinnahmen von rund 100 Mio. Euro jährlich?

Die Fragen 8 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der technische Mehraufwand sowie der zusätzliche Aufwand für Wartungsarbeiten lassen sich derzeit noch nicht beziffern, da die Vertragsverhandlungen noch andauern.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gründe dafür, dass die Toll Collect GmbH 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?

Die Fragen 11 bis 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Verzicht auf ein elektronisches Enforcement ist nicht vorgesehen. Auf den Bundesstraßen kommt eine neue portable elektronische Kontrolleinrichtung zum Einsatz.

Es wird davon ausgegangen, dass die Quote der Maut-Nichtzahler auf Bundesstraßen sich nicht von der Quote auf Autobahnen unterscheiden wird.

Die Kontrollen werden ausschließlich durch das Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt werden, eine nachträgliche Installation von automatischen Mautkontrollbrücken ist nicht vorgesehen.

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?

Die Fragen 16 bis 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird insgesamt von einem marginalen Anstieg der an Nutzer neu ausgegebenen Fahrzeuggeräte ausgegangen (vgl. auch die Antwort zu Frage 3).

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?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Toll Collect hat keine Verpflichtung zu gewährleisten, dass sich Nutzer im manuellen System einbuchen. Die Betreibergesellschaft stellt lediglich ein ausreichendes Netz an Mauteinbuchungsterminals zur Verfügung.

21. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Lkw-Verkehr, der derzeit anhand von Stichproben erfasst wird?

Die Kontrollquote liegt im Gesamtsystem derzeit bei 10 Prozent aller durchgeführten mautpflichtigen Fahrten.

22. Plant die Bundesregierung unabhängige Vergleichs- und Erfassungstests?
Wenn ja, wer soll diese durchführen?

Ja, solche Tests sind geplant, sie sollen vom Bundesamt für Güterverkehr durchgeführt werden.

23. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen, das Netz an Distributionspunkten zu erweitern?

Nein.

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 Betreibervertrags am 31. August 2015?
Wenn nein, mit welcher Begründung?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vertrag zur Bemaunung von vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen wird in Analogie zum Betreibervertrag abgeschlossen und endet somit zeitgleich.

26. Besteht ein Zusammenhang zwischen der Qualität der Ausübung der Bemaunung der Bundesstraßen durch den Betreiber Toll Collect und der Verlängerung des Vertrages nach dem 31. Dezember 2014?

Nein.

27. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die jährlichen Mehrbelastungen für Logistikunternehmen?

Die Mehrbelastung ist nicht bezifferbar. Da im Regelfall die zusätzlich bemaunte Strecke im Vergleich zur Gesamtstrecke sehr kurz ist, dürfte die Mehrbelastung marginal sein. Wesentliche Kostenblöcke und damit Kostentreiber der Gesamtkosten der Güterkraftverkehrsunternehmen sind im Übrigen die Personalkosten sowie die Fahrzeugeinsatzkosten, insbesondere die Kraftstoffkosten, und nicht die Maut.

28. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Gefahr ein, dass kleinere Unternehmen aufgrund der Mehrbelastung aus dem Markt verdrängt werden?

Die Bundesregierung geht nicht davon aus, dass es aufgrund der Bemaunung der vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen zu Marktverdrängungseffekten kommen wird. Es wird angenommen, dass es den Transportunternehmen weiterhin gelingen wird, die Maut in ihre Preisverhandlungen einzubeziehen – insbesondere angesichts der Verbesserung der Konjunktur dürfte die Verhandlungsposition des Transportgewerbes weiter gestärkt sein.

