

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kötting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Belastungsmoratorium bei der Lkw-Maut

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP steht, dass ein Belastungsmoratorium bei der Lkw-Maut geschaffen werden soll. Diese Formulierung gibt keinen Aufschluss über die Auswirkungen auf die bestehende Mauthöheverordnung. Zudem stellen sich weitere Fragen im Zusammenhang mit der Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten des Güterverkehrs.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Plant die Bundesregierung zum 1. Januar 2010 eine vollständige oder partielle Rücknahme der Mauterhöhung, die zum 1. Januar 2009 wirksam wurde?
2. Wird die Bundesregierung die Mauthöheverordnung ändern, um die bereits beschlossene Erhöhung bzw. Senkung der Mautsätze zum 1. Januar 2011 abzusenken?
3. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Lkw-Maut in dieser Wahlperiode auch auf Lkw mit einem Gewicht unter 12 Tonnen ausgeweitet wird?
4. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Lkw-Maut in dieser Wahlperiode auf weitere Bundesstraßen, auf denen kein verstärkter Mautausweichverkehr zu beobachten ist, ausgeweitet wird?

Wenn nein, welche Planungen verfolgt die Bundesregierung?

5. Schließt die Bundesregierung aus, dass die Lkw-Maut in dieser Wahlperiode nach Tageszeiten gespreizt wird?

Wenn nein, welche Planungen verfolgt die Bundesregierung?

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das von ihr versprochene Belastungsmoratorium bei der Lkw-Maut durch Verschiebungen bei den gefahrenen Kilometern zugunsten modernerer Fahrzeuge mit niedrigeren Mautstufen zu sinkenden durchschnittlichen Mauteinnahmen pro Kilometer führt?

Wenn nein, warum nicht?

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass diese sinkenden durchschnittlichen Mauteinnahmen auch durch die erwartete Zunahme der mautpflichtigen Kilometerleistung nicht kompensiert werden und es somit in den kommenden Jahren zu sinkenden absoluten Mauteinnahmen kommen wird?

Wenn nein, warum nicht?

8. Sichert die Bundesregierung zu, dass der Harmonisierungsbetrag in Höhe von 600 Mio. Euro pro Jahr in dieser Wahlperiode auch bei sinkenden Mauteinnahmen bis 2013 in voller Höhe gezahlt wird?
9. Welche Änderungen am Innovationsprogramm und an den De-Minimis-Beihilfen plant die Bundesregierung?
10. Ist die Formulierung im Koalitionsvertrag, dass die Anlastung von externen Kosten nur unter wettbewerbsneutralen Voraussetzungen in Betracht kommt, so zu verstehen, dass eine Anlastung auf der Straße nur dann stattfinden soll, wenn zeitgleich auch die vom Schienengüterverkehr verursachten externen Kosten angelastet werden?
11. Plant die Bundesregierung über die Erhebung lärmabhängiger Trassengebühren hinaus, weitere externe Kosten des Schienengüterverkehrs anzulasten?

Wenn ja, welche?

12. Inwieweit plant die Bundesregierung die externen Kosten der Binnenschifffahrt, der Seeschifffahrt und des Luftverkehrs zu erheben und jeweils anzulasten?
13. Plant die Bundesregierung, ein neues Wegekostengutachten in Auftrag zu geben?
14. Wird die Methodik der Wegekostenberechnung der Wegekostengutachten von 2002 und 2008 beibehalten, oder erfolgt eine Wegekostenberechnung auf der Basis des Gutachtens des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) für den Bundesverband Güterverkehr und Logistik und den ADAC?

Berlin, den 7. Dezember 2009

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion