

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/9623 –**

Zukunft des Mautkonzeptes in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutsche Verkehrspolitik steht vor gewaltigen Aufgaben: Reduzierung von Kapazitätsengpässen und Staus, von Verkehrslärm, Umsetzung ambitionierter Klimaschutzziele, Reparatur und Instandsetzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur und Realisierung der notwendigen Ergänzungen des Bundesfernstraßennetzes in Deutschland. Diese Ziele sind für unser Land absolut notwendig. Denn gut ausgebaute Verkehrswege bilden nicht nur die Voraussetzung für die Mobilität jedes Einzelnen, sondern sie sind auch eine wesentliche Grundlage der wirtschaftlichen Stärke Deutschlands als Industrie-, Dienstleistungs- und Exportland. Diese Basis bröckelt.

Die Strategie der Infrastrukturfinanzierung hat wesentlichen Einfluss darauf, in welchem Maße und wie flexibel das Verkehrssystem auf diese Entwicklungen reagieren kann. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer hat den finanziellen Mehrbedarf beim Ausbau von Straßen- und Schienenwegen sowie Wasserstraßen mit rund 4 Mrd. Euro pro Jahr angegeben. Dabei ist die Bundesregierung für massive Einnahmeausfälle im Bundeshaushalt für den Verkehrssektor selbst verantwortlich: Aufgrund des geltenden Mautmoratoriums und der damit faktisch vorgenommenen Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes pro gefahrenem Autobahnkilometer sowie der bisher nicht erfolgten Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen entgehen dem Bund Mauteinnahmen in Millionenhöhe.

Gleichzeitig hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer ein Konzept für die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland angekündigt, mit der die Bürgerinnen und Bürger weiter belastet würden.

Es stellt sich daher die Frage, ob es zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neuer Instrumente bedarf und welche Wirkungen davon ausgehen oder ob die Weiterentwicklung bereits vorhandener Mittel vorzuziehen ist.

1. Wie haben sich die Mauteinnahmen seit der Einführung der Lkw-Maut in Deutschland entwickelt (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

Haushaltsjahr	Einnahmen in TEuro
2005	2 592 848
2006	3 046 690
2007	3 310 281
2008	3 490 883
2009	4 325 086
2010	4 511 258
2011	4 477 416

2. Wie hat sich die Zahl der registrierten mautpflichtigen Lkw in Deutschland seit 2005 entwickelt, und wie hoch ist der Anteil in- und ausländischer Fahrzeuge (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Es wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

3. Wie hat sich die Jahresfahrleistung im mautpflichtigen Streckennetz seit 2005 verändert, und wie hat sich diese gegenüber den Annahmen der Bundesregierung entwickelt (bitte nach Achszahl und Emissionsklassen sowie nach in- und ausländischen Fahrzeugen unterscheiden)?

Zur tatsächlichen Entwicklung und Veränderung der mautpflichtigen Jahresfahrleistung wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

Die in der Anlage dargestellten Zahlen zeigen, dass sich die mautpflichtigen Fahrleistungen im Zeitraum 2005 bis 2008 in etwa wie geplant entwickelt haben. Der starke Rückgang der Fahrleistungen 2009, begründet durch die Wirtschafts- und Finanzkrise, war hingegen nicht vorherzusehen. Seit 2010 ist wieder ein moderates Wachstum der Fahrleistungen festzustellen. Bei den Einschätzungen der Bundesregierung spielt die Unterscheidung nach Achszahl eine untergeordnete Rolle, die Entwicklung der Fahrleistungen in den unterschiedlichen Schadstoffklassen ist aus umwelt- und finanzpolitischen Gesichtspunkten der entscheidendere Faktor. Hier hat sich der aus umweltpolitischer Sicht positive Trend, dass immer mehr mautpflichtige Fahrleistungen durch umweltfreundlichere Lkw erbracht werden, fortgesetzt.

4. Wie hat sich der Bestand mautpflichtiger Fahrzeuge in Deutschland seit 2005 nach Achszahl und Emissionsklassen entwickelt?

Zur Beantwortung wurde auf die Anzahl im Mautsystem eingebuchter, unterschiedlicher Kfz-Kennzeichen als Näherungswert zurückgegriffen. Der Bestand mautpflichtiger Fahrzeuge geht vermutlich darüber hinaus, da nicht alle nach ihren Merkmalen mautpflichtigen Fahrzeuge auch im mautpflichtigen Streckennetz zum Einsatz kommen. Ungenauigkeiten können sich auch daraus ergeben, dass ein Fahrzeug z. B. aufgrund eines Kennzeichenwechsels im Betrachtungszeitraum mehrfach gezählt werden kann. Eine Unterscheidung nach Achszahl und Emissionsklassen ist im Rahmen dieser Auswertung nicht möglich.

Ein Rückgriff auf die Anzahl der registrierten Fahrzeuge (vgl. Antwort zu Frage 2) ist für die Beantwortung nicht zielführend, weil nicht für alle Fahrzeuge eine Registrierung vorgenommen wird.

Anzahl unterschiedlicher Kfz-Kennzeichen 2005–2011

	Anzahl unterschiedlicher Kfz-Kennzeichen
2005 (*)	1 549 170
2006 (*)	1 458 210
2007 (*)	1 711 533
2008	1 639 265
2009	1 446 831
2010	1 363 200
2011	1 413 693
2006–2005	–90 960
% Differenz (2006, 2005)	–5,87 %
2007–2006	253 323
% Differenz (2007, 2006)	17,37 %
2008–2007	–72 268
% Differenz (2008, 2007)	–4,22 %
2009–2008	–192 434
% Differenz (2009, 2008)	–11,74 %
2010–2009	–83 631
% Differenz (2010, 2009)	–5,78 %
2011–2010	50 493
% Differenz (2011, 2010)	3,70 %

* Die Zahlenbasis für die Jahre 2005–2007 differiert etwas von der der nachfolgenden Jahre, weil es bis einschließlich 2007 zu Doppelzählungen wegen Einbuchungen mit demselben Kennzeichen sowohl über das manuelle als auch das automatische Verfahren gekommen ist.

5. Wie haben sich die durchschnittlich erhobenen Mautsätze nach Achszahl und Emissionsklassen seit 2005 entwickelt?

Es wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

6. Welche Mindereinnahmen verzeichnet die Bundesregierung durch das Mautmoratorium seit 2009 gegenüber den in den Haushaltsplänen und der Finanzplanung bis 2015 vorgesehenen Mauteinnahmen?

Durch die Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 20. November 2008 (BGBl. I S. 2226) wurden zum 1. Januar 2009 mit der Einführung einer stärkeren Mautspreizung, Berücksichtigung des Einbaus von Partikelminderungssystemen und der kompletten Umsetzung der Harmonisierungszusage aus dem Jahr 2003 die bisherigen Mautsätze an die Ergebnisse des Wegekostengutachtens 2007 angepasst.

Die Entscheidung, die Mautsätze in der Kategorie C, der die Schadstoffklasse S 3 zugeordnet ist, für zwei Jahre bis zum 31. Dezember 2010 um 0,02 Euro/km niedriger als in dem damaligen Entwurf der Bundesregierung festzulegen, geht auf einen Beschluss des Bundesrates (Bundesratsdrucksache 567/08 (Beschluss) vom 7. November 2008) zurück, ebenso wie die gleichzeitige Erhöhung der anderen Mautkategorien um 0,001 Euro/km für den gleichen Zeitraum. Ausgehend von den tatsächlichen mautpflichtigen Fahrleistungen hat dies insgesamt zu Mindereinnahmen in 2009 i. H. v. rd. 163,2 Mio. Euro und in 2010 i. H. v. rd. 124,6 Mio. Euro geführt.

Das sogenannte Mautmoratorium wurde mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung vom 8. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1848) umgesetzt. Damit wurde die in der bis dato geltenden Mauthöheverordnung festgelegte, erneute Änderung der Mautsätze zum 1. Januar 2011 zurückgenommen, so dass weiterhin die seit dem 1. Januar 2009 geltenden Mautsätze Gültigkeit besitzen. Die hieraus resultierenden Kosten für den Bundeshaushalt wurden in der Verordnung der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 17/2891 vom 9. September 2010) für 2011 mit 83 Mio. Euro, für 2012 mit 50 Mio. Euro und für 2013 mit 30 Mio. Euro angegeben. Diese Angaben haben sich bisher bestätigt. Die sich anhand der tatsächlichen mautpflichtigen Fahrleistungen ergebenden Mindereinnahmen lagen 2011 bei rd. 82,6 Mio. Euro und von Januar bis Juli 2012 bei rd. 30 Mio. Euro. Durch die Modernisierung des Fuhrparks werden die Mindereinnahmen voraussichtlich weiter zurückgehen, wie auch in der Begründung zur Verordnung angenommen.

7. Welche Mindereinnahmen verzeichnet die Bundesregierung durch die noch nicht erfolgte Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen gegenüber den in den Haushaltsentwürfen und der Finanzplanung bis 2015 vorgesehenen Mauteinnahmen?

Im Bundeshaushalt waren für das Jahr 2011 Einnahmen in Höhe von 50 Mio. Euro aus der Lkw-Mauterhebung auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen vorgesehen. Im Bundeshaushalt 2012 sind 100 Mio. Euro veranschlagt. In der Finanzplanung des Bundes bis 2015 sind ebenfalls jährlich 100 Mio. Euro veranschlagt worden. Durch den späteren Start der Mauterhebung auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen ab dem 1. August 2012 konnten die für 2011 im Bundeshaushalt eingestellten Einnahmen nicht realisiert werden, für 2012 ist noch mit anteiligen Einnahmen von etwa 40 Mio. Euro zu rechnen.

8. Wie will die Bundesregierung die durch die Ausfälle bei den Mauteinnahmen entstandene Finanzierungslücke bei den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur decken, und wie begründet sie ihr Vorgehen?

Ausgehend von den Ist-Ausgaben 2009 bis 2011 und den Soll-Ansätzen 2012 bis 2015 belaufen sich die aus dem Bundeshaushalt in diesem Zeitraum finanzierten Ausgaben für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf durchschnittlich über 10 Mrd. Euro pro Jahr und liegen damit signifikant über dem entsprechenden Ausgabenniveau vor diesem Zeitraum. Insgesamt werden die konventionell und aus Mautmitteln finanzierten Verkehrsinvestitionen damit trotz der verspäteten Einführung der Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen auf hohem Niveau verstetigt.

9. In welche Vorhaben sollten die ursprünglich erwarteten Mauteinnahmen konkret fließen, und inwieweit wird die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut einzelne Maßnahmen streichen oder deren Realisierung auf einen späteren Zeitpunkt verschieben?

Das für Bundesfernstraßen verfügbare Mautaufkommen ist nicht explizit einzelnen Maßnahmen zugeordnet. Vielmehr sind die Mautmittel (Kapitel 12 09) im Kontext mit den übrigen Mitteln des Straßenbauplafonds (Kapitel 12 10) sowie gegebenenfalls mit Sonderprogrammen, wie dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (Kapitel 12 02), zu sehen. Alle diese Mittel dienen der Finanzierung des im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgestellten Investitionsbedarfs. Eine Aussage darüber, welche Maßnahmen im Einzelnen sich aufgrund des verspäteten Starts der Mauterhebung auf Bundesstraßen verzögern, kann daher nicht getroffen werden.

10. Wie hoch ist die Gesamtsumme der in den Haushaltsplänen vorgesehenen Harmonisierungsmaßnahmen, und wie hoch ist der tatsächlich an das deutsche Transportgewerbe gezahlte Beitrag?
11. In welchem Umfang sind die Mittel aus den Programmen der Mautharmonisierung seit 2009 jeweils monatlich abgerufen worden (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

12. Für welche Zwecke hat die Bundesregierung die nicht abgeflossenen Mittel aus diesen Programmen seit 2009 verwendet?

Die in den Jahren 2009 bis 2011 nicht in Anspruch genommenen Harmonisierungsmittel wurden zur Kompensation eines Defizits bei den Mauteinnahmen verwendet.

13. Ist der Abschluss eines Betreibervertrages zur Erhebung der Lkw-Maut auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen mit der Firma Toll Collect GmbH inzwischen erfolgt, und wenn ja, handelt es sich um eine Erweiterung des bestehenden Vertrages oder um einen neuen Vertrag?

Die „Vereinbarung über die Erhebung von Maut auf Bundesstraßen“ (Vereinbarung MaB) wurde am 27. März 2012 unterzeichnet. Es handelt sich um eine Ergänzungsvereinbarung zum originären Vertrag über die Erhebung von Maut für die Benutzung von Autobahnen (Betreibervertrag), die neue, über die Mauterhebung auf Autobahnen hinausgehende Leistungspflichten der Parteien begründet.

14. An welchen Stellen war eine Anpassung der bisherigen vertraglichen Regelungen erforderlich, und welche Laufzeit wird der jetzt vereinbarte Vertrag haben?
15. Wie ist der jetzt vereinbarte Betreibervertrag ausgestaltet, und welche Unterschiede gibt es gegenüber den bisherigen Vertragsbestandteilen, wie sie im Bericht zur Ausgestaltung des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Toll Collect Konsortium des Bundesministe-

riums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 1. Dezember 2009 dargestellt sind?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vereinbarung über die Erhebung von Maut auf Bundesstraßen (MaB) begründet lediglich bislang nicht bestehende Pflichten von Bund und der Toll Collect (TC) GmbH bezüglich der Mauterhebung auf Bundesstraßen, nicht aber Veränderungen der bereits bestehenden Pflichten der Parteien hinsichtlich der Mauterhebung auf Bundesautobahnen nach dem Betreibervertrag des Jahres 2002. Allerdings besteht zwischen den durch die Vereinbarung MaB neu begründeten und den bereits nach dem Betreibervertrag bestehenden Pflichten insoweit eine Verbindung, als in der Vereinbarung MaB die Haftung für denkbare Rückwirkungen der Maut auf Bundesstraßen auf das bestehende System auf Bundesautobahnen zu regeln war. Mit der getroffenen Regelung wurde TC verpflichtet, alle notwendigen Tests durchzuführen, um den Eintritt dieses Risikos möglichst auszuschließen. TC haftet in der Phase der Implementierung der Maut auf Bundesstraßen für entsprechende Schäden bei der BAB-Maut sowie für Schäden, die im Bereich der MaB auftreten, bis zur Höhe dessen, was die TC GmbH während der regulären Laufzeit der Vereinbarung bis Ende August 2015 aus eigener Kraft erwirtschaften kann.

Die Laufzeit der Vereinbarung MaB entspricht der Laufzeit des Betreibervertrages.

16. Welche Regelungen trifft der Vertrag hinsichtlich der Vergütung für die Betreiberfirma?

Die Vereinbarung MaB sieht Folgendes vor:

- Erstattung der Implementierungsaufwendungen der Maut auf Bundesstraßen bis zur vertraglich fixierten Obergrenze von 14,3 Mio. Euro brutto,
- Vergütung in Höhe von rd. 30 Mio. Euro pro Jahr. Diese setzt sich aus fixen (Deckung Betriebskosten, Renditezahlungen) und aus variablen Vergütungsbestandteilen (mautaufkommensabhängige Provisionszahlungen für den Zahlungsverkehr, erfolgsabhängige Prämie) zusammen.

17. Wie hat sich der Anteil der Vergütung der Betreiberfirma an den Mauteinnahmen seit 2005 entwickelt?

Die Betreibervergütung ist unabhängig von der Höhe der Mauteinnahmen gestaltet. Errechnet ergibt sich folgendes Verhältnis:

Verhältnis Betreibervergütung (Ist-Ausgaben) zu den Maut-Ist-Einnahmen			
Haushaltsjahr	Betreibervergütung	Mauteinnahmen	Anteil i. v. H.
Angaben in TEuro			
2005	554 558	2 592 848	21,39
2006	563 481	3 046 690	18,49
2007	625 706	3 310 281	18,90
2008	564 464	3 490 883	16,17
2009	542 415	4 325 086	12,54
2010	490 724	4 511 258	10,88
2011	465 804	4 477 416	10,40

18. Welche Regelungen trifft der Vertrag hinsichtlich der Haftung bei verspäteter Inbetriebnahme des Mautsystems, und welches waren in diesem Zusammenhang die mit der Betreiberfirma in den Vertragsverhandlungen zu klärenden Fragen?

Sofern kein Fall höherer Gewalt vorliegt, muss TC für jeden abgelaufenen Tag des Verzugs eine Vertragsstrafe zahlen. In den Vertragsverhandlungen MaB waren Höhe und die Voraussetzungen der Vertragsstrafen zu klären.

19. Welche Regelungen trifft der Vertrag hinsichtlich der Demontage des Mautsystems am Ende der Vertragslaufzeit?

Die Vereinbarung MaB enthält keine diesbezüglichen Regelungen, hier gilt der Betreibervertrag.

20. Von welchen „Erfahrungswerten aus ihr bekannten Kostenkalkulationen der bisherigen Mautbetreiberin“ ist die Bundesregierung in den Verhandlungen hinsichtlich der Systemkosten ausgegangen (vgl. ihre Antwort zu Frage 20 auf Bundestagsdrucksache 17/5551)?

Es konnte auf die Erfahrungswerte aus den Jahresabschlussrechnungen der Toll Collect GmbH, in denen die Kosten für den Betrieb der Maut auf Bundesautobahnen aufgeschlüsselt werden, zurückgegriffen werden.

21. Wie haben sich die Systemkosten seit 2005 entwickelt, und auf welcher Grundlage wurde die jetzt vereinbarte Kostenbegrenzung für die Implementierung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen in Höhe von maximal 14,3 Mio. Euro brutto festgelegt (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 132 auf Bundestagsdrucksache 17/8958)?

Für die Entwicklung der Systemkosten wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

Der Maximalbetrag von 14,3 Mio. Euro brutto wurde auf der Grundlage einer Prognoserechnung von TC als Ergebnis der Vertragsverhandlungen mit der Toll Collect GmbH festgelegt. Die Ausgaben sind im Einzelnen nachzuweisen.

22. Mit welchen zusätzlichen Bruttoeinnahmen aus der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung bis 2015 (bitte jährliche Aufstellung machen)?
23. Mit welchen zusätzlichen Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut rechnet die Bundesregierung bis 2015 nach Abzug der Systemkosten (bitte jährliche Aufstellung machen)?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es werden derzeit pauschal nachfolgende Brutto- und Nettoeinnahmen aus der Mauterhebung auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen angenommen. Da der Mautstart erst am 1. August 2012 erfolgte, gibt es derzeit noch keine Basis für präzisere Hochrechnungen.

Haushaltsjahr	2012	2013	2014	2015
Bruttoeinnahmen	40 Mio. €*	100 Mio. €	100 Mio. €	100 Mio. €
Nettoeinnahmen	23 Mio. €*	70 Mio. €	70 Mio. €	70 Mio. €

* August bis Dezember

24. Wann wird die Bundesregierung nach derzeitiger Planung die im Bundesfernstraßenmautgesetz vorgesehene Rechtsverordnung zur Festlegung des Beginns der Mauterhebung auf Bundesstraßen vorlegen, und welche technischen und organisatorischen Voraussetzungen müssen dafür erfüllt sein (vgl. Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum aktuellen Stand der Ausdehnung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen vom 15. September 2011)?

Die Verordnung zur Anordnung des Beginns der Mauterhebung auf Abschnitten von Bundesstraßen (BStrMautErhebV) vom 2. Juli 2012 wurde am 4. Juli 2012 im elektronischen Bundesanzeiger (BAnz AT 04.07.2012 V1) veröffentlicht und ist am 5. Juli 2012 in Kraft getreten.

Voraussetzung für die Rechtsverordnung war, dass die in der Vereinbarung MaB festgelegten Tests – die den erfolgreichen Mautstart auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen sicherstellen sollten – erfolgreich und termingerecht abgeschlossen waren.

25. Wie viele Streckenabschnitte auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen sind von Ländern bzw. Kommunen insgesamt zur Bemaufung gemeldet worden, und wie viele davon wurden von der Bundesregierung in die künftig zu bemaufenden Bundesstraßenabschnitte aufgenommen?
26. Nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl?
27. In welchen Fällen, und mit welcher Begründung hat die Bundesregierung auf eine Bemaufung von vier- und mehrstreifigen Bundesstraßenabschnitten verzichtet?

Die Fragen 25 bis 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kriterien für die Bemaufung von vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen sind in § 1 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) festgelegt. Unter Beteiligung der Länderverwaltungen wurden 562 Abschnitte von Bundesstraßen identifiziert, die die gesetzlichen Kriterien erfüllen. Diese Abschnitte werden ausnahmslos bemaufet.

28. Wie viele der mautpflichtigen Fahrzeuge in Deutschland sind bisher mit On-Board-Units ausgestattet, und wie hat sich ihre Zahl seit 2005 entwickelt?

Es wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

29. Wie hat sich die Nutzung der Erhebungsverfahren zur Mautzahlung seit 2005 entwickelt (bitte unterscheiden nach manueller Einbuchung, Interneteinbuchung und automatischem Erhebungsverfahren)?

Eine Zuordnung nach Erhebungsverfahren auf Basis einheitlicher Daten erfolgt erst ab 2008. Hierbei wird der Nutzungsumfang der Erhebungsverfahren anhand der jeweiligen Mauteinnahmen bemessen.

Nutzung Einbuchungsquellen 2008 bis 2011

	Einbuchungsquelle			Gebührensomme [Euro]
	FZG/OBU	Terminal	Internet	
2008	3 063 857 302,46	387 006 459,28	15 782 505,74	3 466 646 267,48
2009	3 928 673 407,85	462 049 223,88	19 578 313,98	4 410 300 945,71
2010	3 992 173 611,18	470 277 991,11	21 328 573,38	4 483 780 175,67
2011	4 029 883 617,05	447 899 812,66	20 785 351,40	4 498 568 781,11
2009–2008	864 816 105,39	75 042 764,60	3 795 808,24	943 654 678,23
% Diff. (2009, 2008)	28,23 %	19,39 %	24,05 %	27,22 %
2010–2009	63 500 203,33	8 228 767,23	1 750 259,40	73 479 229,96
% Diff. (2010, 2009)	1,62 %	1,78 %	8,94 %	1,67 %
2011–2010	37 710 005,87	–22 378 178,45	–543 221,98	14 788 605,44
% Diff. (2011, 2010)	0,94 %	–4,76 %	–2,55 %	0,33 %
2011–2008	966 026 314,59	60 893 353,38	5 002 845,66	1 031 922 513,63
% Diff. (2011, 2008)	31,53 %	15,73 %	31,70 %	29,77 %

30. Wie bewertet die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit des jetzigen Mautsystems hinsichtlich der Ausdehnung des Streckennetzes, und inwieweit war die Weiterentwicklung der elektronischen Kapazitäten der On-Board-Units Teil der Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH?
31. Hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund der geplanten Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Streckenabschnitte diesbezüglich eine Änderung der Vorgaben für die Betreiberfirma vorgenommen, und wenn ja, um welche handelt es sich konkret?

Die Fragen 30 und 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die technischen Kapazitäten des Mautsystems sind entsprechend der damaligen Ausschreibung primär auf die Bemautung von Autobahnen ausgelegt. Für die Bemautung von Bundesstraßen nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz mussten Softwareanpassungen erfolgen, um ausreichend Speicherplatz insbesondere in älteren Fahrzeuggeräten zu generieren. Diese Softwareanpassungen waren auch Teil der Verhandlungen mit der Mautbetreibergesellschaft TC.

Weitere Ausdehnungen des mautpflichtigen Streckennetzes, die derzeit nicht geplant sind, wären nach Angaben von TC aufgrund von Speicherrestriktionen in den älteren Fahrzeuggeräten mit Softwareanpassungen allein nicht mehr zu realisieren. Diese Geräte müssten im Falle einer Ausdehnung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen ausgetauscht werden. Über weitere gegebenenfalls notwendige technische Anpassungen, beispielsweise am zentralen System und deren möglichen Kosten, ist der Bundesregierung nichts bekannt.

32. In welcher Form werden Mautausweichverkehre auf Bundesstraßen bisher erfasst, und wie hat sich der mautbedingte Zuwachs von Lkw-Verkehren auf diesen Strecken seit der Einführung der Lkw-Maut nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt?

Zur Ermittlung der Mautausweichverkehre wird durch die Bundesregierung regelmäßig der „Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut“ erstellt (aktueller Bericht vom 29. Juni 2009, Bundestagsdrucksache 16/13739), in dem mit Hilfe von Modelluntersuchungen und Auswertungen von Dauerzählstellen quantitative und qualitative Aussagen über Verlagerungseffekte getroffen werden. Danach stellen mautbedingte Verlagerungseffekte von den Autobahnen auf das nachgeordnete Straßennetz kein Flächenproblem dar. Bundesweit ergab sich auf den Bundesstraßen durch diese Verlagerungen ein mautbedingter Lkw-Zuwachs von weniger als 4 Prozent.

33. Wird die Bundesregierung die Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen zum Anlass nehmen, solche Bundesstraßenabschnitte künftig in die Bemautung aufzunehmen, die bisher von Mautschuldnern als Ausweichrouten genutzt werden, und wenn ja, um welche Streckenabschnitte handelt es sich dabei konkret?

Die Möglichkeit, die Maut auf weitere Bundesstraßenabschnitte auszudehnen, ist in § 1 Absatz 4 BFStrMG geregelt: „Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von anderen als den in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 bezeichneten Bundesstraßen auszudehnen, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist.“. Hierbei wird das bisher geltende Prozedere beibehalten, bei dem die Länder entsprechende Bundesstraßenabschnitte zur Bemautung vorschlagen können, auf denen nachweislich die genannten Voraussetzungen erfüllt sind.

34. Wie begründet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang ihr Vorgehen, den gemäß dem Dreijahresrhythmus in 2012 vorzulegenden 3. Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut erst ein Jahr nach dem Beginn der Erhebung der Maut auf Bundesstraßen vorzulegen, also frühestens im Sommer 2013, und welche Daten liegen ihr dazu zum jetzigen Zeitpunkt vor?

Die Bundesregierung beabsichtigt im Einvernehmen mit dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages, den 3. Verlagerungsbericht turnusgemäß bis Ende 2012 vorzulegen. Da die für eine Auswertung der Verlagerungsverkehre infolge der Ausdehnung der Maut auf vier- und mehrstreifige Bundesstraßen erforderlichen Nachher-Verkehrszählungen erst nach Einführung der Maut durchgeführt und bis Ende 2012 nicht ausgewertet werden können, kann ein Bericht hierzu erst im Jahre 2013 erstellt werden.

35. Wie hoch sind die durch das Umgehen der Mautpflicht bisher entstandenen Einnahmeausfälle für den Bund (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

Der „Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut“ ist eine Modellrechnung zu den mautbedingten Verkehrsverlagerungen. Er enthält weder Informationen zu den

Achsklassen noch zu den Schadstoffklassen der Fahrzeuge, so dass auf dieser Grundlage keine belastbaren Berechnungen zu eventuellen Einnahmeausfällen durchgeführt werden können. Auch aus anderen Quellen liegen der Bundesregierung keine entsprechenden Informationen vor.

36. Wie hoch sind die Gesamteinnahmen durch Bußgelder seit der Einführung der Lkw-Maut (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

Gesamteinnahmen durch Bußgelder seit 2005		
	Bußgelder	Verwarnungsgelder
2005	2 409 801,83 €	0,00 €
2006	9 228 010,76 €	507 583,55 €
2007	10 371 792,85 €	1 435 580,68 €
2008	6 726 516,58 €	862 968,05 €
2009	4 548 467,49 €	544 866,80 €
2010	3 567 953,74 €	415 595,00 €
2011	3 796 371,41 €	443 339,68 €
2012*	1 498 484,60 €	160 905,77 €
Summe	42 147 399,26 €	4 370 839,53 €

* Stand 22. Mai 2012

37. Plant die Bundesregierung neue Maßnahmen, um die vorgesehene Kontrolldichte auf andere Weise zu gewährleisten, und wenn ja, welche?

Die Mautkontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) sollen noch flexibler und unvorhersehbarer gestaltet werden. TC ist daher beauftragt worden, die für die Überwachung der Lkw-Maut bestehenden Kontrollmethoden „Mobile, Stationäre und Automatische Kontrolle“ um die Kontrollmethode „Portable Kontrolle“ zu ergänzen. Es handelt sich hierbei um ein Gerät, in dem die wesentlichen Funktionen einer automatischen Kontrollbrücke nachgebildet wurden. Eine Einrichtung zur Durchführung der Portablen Kontrolle besteht unter anderem aus Kamera mit Infrarot-Blitz, DSRC-Transceiver, Lasertrigger, Rechereinheit, TFT-Display, Gerät zur Stromversorgung und Stativ. Der Vorteil der Portablen Kontrolle liegt im Wesentlichen in ihrer sehr flexiblen Einsatzmöglichkeit. Sie kann an Stellen, an denen mit den bestehenden Kontrollmethoden bisher nur eingeschränkt kontrolliert werden konnte, innerhalb kurzer Zeit aufgebaut und eingesetzt werden. Seit Oktober 2011 hat das BAG gemeinsam mit TC Geräte an verschiedenen Standorten im Bundesgebiet umfangreich getestet und anschließend einen Pilotbetrieb durchgeführt. Bis Ende Juli 2012 wurden alle Portablen Kontrollgeräte an das BAG ausgeliefert. Durch die Einführung der Portablen Kontrolle wird vom BAG eine Erhöhung der Kontrollzahlen bei gleich bleibendem Personaleinsatz erwartet.

38. Waren die in Frage 37 angesprochenen Maßnahmen Teil der Verhandlungen mit der Toll Collect GmbH, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Das BAG hat mit TC eine separate Vereinbarung über die Portable Kontrolle geschlossen, mit dem Inhalt, dass TC die Einrichtungen zur Durchführung der Portablen Kontrolle entwickeln, liefern, in das vorhandene Mautsystem integrieren und über die Laufzeit des Betreibervertrages betriebsbereit halten wird.

Zudem wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.

39. Wenn nein, aus welchen Gründen hat die Bundesregierung darauf verzichtet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

40. In welcher Form soll die Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag der Bundesregierung die Auswirkungen einer Bemaution von vier- und mehrspurigen Bundesstraßen auf die Routenwahl der Mautschuldner konkret untersuchen, und bis zu welchem Zeitpunkt soll sie ihre Arbeit beenden?

Auf die Antwort zu Frage 34 wird verwiesen.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen wird das BMVBS bei der Erstellung des für das Jahr 2013 vorgesehenen Berichts unterstützen, indem sie die Verkehrsdaten aus den Dauerzählstellen unter Berücksichtigung einer Modellanalyse vergleicht.

41. Wie haben sich die Zahl der Betriebskontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) im Bereich der Maut sowie die Beanstandungsquote bei der Einhaltung der Mautvorschriften seit 2005 entwickelt?

Betriebskontrollen BAG	
2005	225*
2006	389
2007	468
2008	521
2009	529
2010	740
2011	827

* Januar bis März 2005 keine Betriebskontrollen

Bei den durch TC und das BAG durchgeführten Kontrollen der Kfz hat sich die Beanstandungsquote seit 2005 wie folgt entwickelt:

Beanstandungsquote (Kontrollen durch TC und BAG)			
Jahr	Kontrollierte Kfz	Beanstandete Kfz	Quote
2005	17 558 599	282 171	1,6 %
2006	18 188 385	240 324	1,3 %
2007	18 437 957	208 416	1,1 %
2008	18 627 634	134 372	0,7 %
2009	18 280 102	116 273	0,6 %
2010	18 944 433	122 372	0,6 %
2011	19 805 215	126 607	0,6 %

Die in den letzten Jahren konstant niedrige Beanstandungsquote zeigt, dass die Mautpflicht von den Nutzern akzeptiert wird.

42. In welcher Form sollen die Kontrollen des BAG auf den neu zu bemaustenden vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen künftig erfolgen?

Die im August 2012 mautpflichtig gewordenen ca. 1 100 km Bundesstraßen sind durchgehend vier- oder mehrstreifig und somit weitgehend autobahnähnlich ausgebaut. Das BAG wird insoweit grundsätzlich dieselben Kontrollmethoden anwenden, die auch für Bundesautobahnen gelten. Das sind im Wesentlichen die Mobilien Kontrollen und der Einsatz der neu entwickelten Portablen Kontrolle (vgl. Antwort zu Frage 37).

Mögliche Geschwindigkeitsbegrenzungen könnten in Verbindung mit kurzen Abschnitten von vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen aber dazu führen, dass der Einsatz der Mobilien Kontrolle auf diesen Abschnitten weniger effektiv als auf Bundesautobahnen ist, da in diesem Fall weniger Lkw bei der Vorbeifahrt kontrolliert werden könnten. Das BAG hat daher TC beauftragt, die Kontrollfahrzeuge der nächsten Fahrzeuggeneration, die ab September 2012 ausgerüstet werden, mit einem zweiten drehbaren Transceiver auszustatten, mit denen Mautkontrollen auch vom Fahrbahnrand durchgeführt werden können. Automatische Kontrollbrücken sind auf den neuen mautpflichtigen Bundesstraßen nicht vorgesehen, da die einzelnen mautpflichtigen Streckenabschnitte relativ kurz sind.

43. Wie viele Beschäftigte sind derzeit im BAG mit den Aufgaben der Kontrolle, Ahndung und Betreiberüberwachung sowie mit der Bearbeitung der Programme zur Mautharmonisierung befasst (bitte nach Planstellen bzw. Stellen und sonstigen Beschäftigten aufschlüsseln), und wie hat sich ihre Zahl seit 2005 entwickelt?

Die folgende Auflistung enthält nur die unmittelbar mit den vorgenannten Aufgaben befassten Beschäftigten einschließlich der Bediensteten, die Kontrollfunktionen im Bereich der Lkw-Maut wahrnehmen. Beschäftigte mit Querschnittsaufgaben zu anderen Aufgabenbereichen des BAG (z. B. Personalbearbeiter) werden nicht erfasst.

2005		2012	
Planstelle/Stelle	Einsatz Beschäftigte gesamt	Planstelle/Stelle	Einsatz Beschäftigte gesamt
A 16	1	A 16	2
A 15	5	A 15	4
A 14	6	A 14	7
A 13h	1	A 13h	2
A 12	8	A 12	10
A 11	17	A 11	25
A 10	0	A 10	10
A 9g	0	A 9g	1
A 9m+Z	0	A 9m+Z	2
A 9m	19	A 9m	31
A 8	179	A 8	203
A 7	52	A 7	131
–	–	A 6m	1
Ia/E 15	0	E 15	1

2005		2012	
Planstelle/Stelle	Einsatz Beschäftigte gesamt	Planstelle/Stelle	Einsatz Beschäftigte gesamt
IIa/E 13	2	E 13	4
III/E 12	1	E 12	3,7
IVa/E 10/E 11	38	E 11	6
–	–	E 10	24
IVb/E 9	28	E 9	41,5
Vb/E 9	47		
V c/E 8	4,5	E 8	14
VIb/E 6	320,5	E 6	228
VII/E 5	6	E 5	18,5
–	–	E 4	0
VIII/E 3	0	E 3	6
IXb/X/E 2	0	E 2	0
gesamt	735	gesamt	775,7

44. Wie haben sich die Personal- und Sachkosten des BAG für die Wahrnehmung der in Frage 34 genannten Aufgaben seit 2005 bzw. 2009 entwickelt (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln), und mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung bis 2015?

Nachfolgend werden alle Personal- und Sachkosten im Zusammenhang mit den o. g. Aufgaben aufgeführt (vgl. Antwort zu Frage 43):

Ist-Ausgaben des BAG für die Verwaltung der Lkw-Maut im Kapitel 12 05 (2005 bis 2011)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
HGr. 4 Personalausgaben	33 476 T€	35 645 T€	33 792 T€	35 113 T€	36 919 T€	39 324 T€	39 744 T€
HGr. 5 Sächliche Verwaltungsausgaben (mit IT)	11 979 T€	9 054 T€	8 395 T€	9 224 T€	8 902 T€	12 257 T€	11 307 T€
Zuweisungen an den Versorgungsfonds	–	–	0 T€	0 T€	37 T€	62 T€	106 T€
HGr. 7 und 8 Ausgaben für Investitionen (mit IT)	1 077 T€	11 196 T€	3 140 T€	1 230 T€	12 951 T€	2 737 T€	2 749 T€
Gesamtausgaben (gerundet)	46 532 T€	55 895 T€	45 327 T€	45 567 T€	58 809 T€	54 380 T€	53 906 T€
Differenz zum Vorjahr	–	+ 9 363 T€	–10 568 T€	+ 240 T€	+ 13 242 T€	–4 429 T€	–474 T€

Soll-Ausgaben des BAG für die Verwaltung der Lkw-Maut im Kapitel 12 09 (2012 bis 2015)

	2012	2013	2014	2015
HGr. 4 Personalausgaben	47 874 T€	47 366 T€	47 366 T€	47 366 T€
HGr. 5 Sächliche Verwaltungsausgaben (mit IT)	12 542 T€	18 638 T€	17 187 T€	17 587 T€

Soll-Ausgaben des BAG für die Verwaltung der Lkw-Maut im Kapitel 12 09 (2012 bis 2015)

	2012	2013	2014	2015
Zuweisungen an den Versorgungsfonds	100 T€	162 T€	162 T€	162 T€
HGr. 7 und 8 Ausgaben für Investitionen (mit IT)	13 424 T€	18 790 T€	2 807 T€	13 437 T€
Gesamtausgaben (gerundet)	73 940 T€	84 956 T€	67 522 T€	78 552 T€
Differenz zum Vorjahr	–	+ 11 016 T€	–17 434 T€	+ 11 030 T€

45. Wie begründet die Bundesregierung ihre Entscheidung, auf rechtliche Anpassungen zur Umsetzung der novellierten EG-Wegekostenrichtlinie in Deutschland zu verzichten?

Infolge der novellierten Eurovignetten-Richtlinie (Umsetzungsfrist bis zum 16. Oktober 2013) sind folgende rechtliche Anpassungen im Bundesfernstraßenmautgesetz geplant:

- Anpassung der entsprechenden Verweise auf die Eurovignettenrichtlinie sowie
- marginale Anpassung des Anwendungsbereichs.

Die Umsetzung der Änderungen wird im Rahmen der Gesetzgebung zum Europäischen Elektronischen Mautdienst geschehen (vgl. auch die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Andreas Scheuer auf die Mündliche Frage des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Bundestagsdrucksache 17/9888, Frage 50).

46. Will die Bundesregierung auch künftig auf die Anrechnung externer Kosten des Straßengüterverkehrs in Deutschland verzichten, und wenn ja, wann und inwieweit hat sie eine Kostenanlastung geprüft?

Die Anlastung externer Kosten im Rahmen der Lkw-Maut fällt unter das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vereinbarte Mautmoratorium und ist deshalb derzeit nicht geplant. Zur Informationsgewinnung wird die Berechnung der Höhe der externen Kosten nach Maßgabe der novellierten Eurovignettenrichtlinie allerdings Teil des in Ausschreibung befindlichen neuen Wegekostengutachtens sein.

47. War die Frage einer möglichen Anlastung externer Kosten des Verkehrs Teil der Vertragsverhandlungen mit der Mautbetreiberfirma, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Nein.

48. Wie haben sich die Zulassungszahlen für Nutzfahrzeuge bis 3,5 t, bis 7,5 t und über 12 t seit 2005 entwickelt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Es wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

49. Wie haben sich die Fahrleistungen der Nutzfahrzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung in den in Frage 48 genannten Gewichtsklassen seit 2005 in Deutschland entwickelt?

Es wird auf die entsprechende Anlage verwiesen.

50. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?
51. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?
52. Liegen der Bundesregierung darüber hinaus Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t in dem um vier- und mehrspurige Bundesstraßen erweiterten mautpflichtigen Straßennetz vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?
53. Liegen der Bundesregierung Prognosen über Einnahmeerwartungen der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t in dem um vier- und mehrspurige Bundesstraßen erweiterten mautpflichtigen Straßennetz vor, und wenn ja, welche jährlichen Einnahmen werden erwartet?

Die Fragen 50 bis 53 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Entsprechende Prognosen liegen der Bundesregierung derzeit nicht vor.

54. Liegen der Bundesregierung zudem Prognosen über Einnahmeerwartungen bei einer Erweiterung der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 t im gesamten Straßennetz (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen, kommunale Straßen) vor?

Nein.

55. Wenn nein, wird die Bundesregierung zu den in Frage 54 genannten Fällen Untersuchungen in Auftrag geben, und wie begründet sie ihre Entscheidung?

Der Bund ist nur für Bundesfernstraßen Träger der Baulast, deswegen sind Untersuchungen über mögliche Mauteinnahmen auf dem nachgeordneten Streckennetz nicht vorgesehen.

56. Wie hoch ist der bisherige Anteil der schadstoffarmen Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI an den mautpflichtigen Fahrleistungen (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben)?

Eine solche Auswertung ist zurzeit technisch noch nicht möglich.

57. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Mauthöheverordnung, um Fahrzeuge der ab 2013 verbindlich geltenden EURO-Emissionsklasse VI aufzunehmen, und wird sie dazu eine neue Mautkategorie schaffen?

Euro VI wird ab 31. Dezember 2013 für alle neuen Lkw verpflichtend. Im Wege einer Übergangslösung werden Lkw mit Euro-VI-Technologie aktuell mit dem günstigsten Mautsatz zusammen mit Euro V und EEV belegt. Um eine sachgerechte, wissenschaftlich begründete und damit rechtsfeste Zuordnung von EURO-VI-Lkw in einer neuen Mauthöheverordnung zu gewährleisten, wurde bereits ein neues Wegekostengutachten ausgeschrieben. Die Ergebnisse sollen genutzt werden, um noch in dieser Legislaturperiode eine neue Mauthöheverordnung zu beschließen.

58. In welchem Umfang sind Mittel des Förderprogramms der KfW Bankengruppe zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI bisher abgerufen worden (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent angeben), und wie wurden die nicht abgeflossenen Mittel verwendet?

Für die Förderung von Euro-VI-Lkw sieht der Bundeshaushalt 2012 Haushaltsmittel in Höhe von 16 Mio. Euro vor. Wegen der hohen Nachfrage hat das BMVBS die Fördermittel im Rahmen des Haushaltsvollzuges unter Nutzung gegebener Deckungsfähigkeiten um 10 Mio. Euro auf 26 Mio. Euro aufgestockt. Im ersten Halbjahr 2012 hat die KfW Förderzusagen für Euro-VI-Lkw mit einem Volumen von rund 17,5 Mio. Euro erteilt (entspricht rund 109 Prozent des ursprünglichen Haushaltsansatzes).

In den Jahren 2010 und 2011 lag der Schwerpunkt der Förderung bei den EEV-Lkw. Ein separates Budget für Euro-VI-Fahrzeuge gab es nicht. Seit dem 1. Januar 2012 sind nur noch Euro-VI-Lkw förderfähig.

59. Wie viele Fahrzeuge sind bisher im Rahmen des Zuschussprogramms für Fahrzeuge der EURO-Emissionsklasse VI gefördert worden (bitte nach der Höhe des Zuschusses unterscheiden)?

Für Euro-VI-Lkw hat die KfW Bankengruppe mit Stand 12. Juli 2012 bisher folgende Förderzusagen erteilt:

Jahr	Anzahl Lkw
2010	25
2011	577
2012	3 498
Summe	6 996

Zahlen zur Differenzierung nach der Zuschusshöhe liegen nicht vor und müssten erst durch manuelle Auswertung der Zuwendungsbescheide ermittelt werden. Dies liegt insbesondere daran, dass es „gemischte“ Zuwendungsbescheide EEV/Euro VI gibt und dass die Fördersätze zum 1. März 2012 durch eine Änderung der Förderrichtlinie an die Marktverhältnisse angepasst wurden.

60. Mit welcher Begründung verzichtet die Bundesregierung im Zuge der Mautausweitung darauf, weitere Fahrzeugarten in die Bemaunung aufzunehmen?
61. Hat die Bundesregierung eine Ausweitung der Maut auf weitere Gewichtsklassen geprüft, und wenn ja, zu welchen Ergebnissen ist sie dabei gekommen?

Die Fragen 60 und 61 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der derzeitige Betreibervertrag deckt die Ausweitung der Mautpflicht auf Klein-Lkw zwischen 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (zGG) und 7,5 Tonnen zGG nicht ab. Ob eine Vertragsanpassung diesbezüglich möglich wäre, müsste zunächst vergaberechtlich überprüft werden. Die Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge zwischen 7,5 Tonnen zGG und 12 Tonnen zGG ist dagegen zwar von der Sache her betreibervertraglich geschuldet, dennoch müssten die Vergütung, die Umsetzungsfristen und weitere notwendige Anpassungen zunächst verhandelt werden. Unabhängig von dem Ergebnis der Prüfung/dem Ergebnis möglicher Verhandlungen geht die Bundesregierung davon aus, dass die notwendigen vertraglichen und technischen Anpassungen, anders als bei der Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen, aufgrund der kurzen Restlaufzeit des derzeitigen Betreibervertrages nicht mehr rentabel gewesen wären. Für leichtere Fahrzeuge müssten geringere Mautsätze gelten, so dass sich das Verhältnis zwischen Kosten und monetärem Nutzen der Mauterhebung verschlechtern würde. Darüber hinaus müssten die notwendigen Fahrzeuggeräte erst noch produziert und in eine Vielzahl von Klein-Lkw eingebaut werden.

62. Welche Ergebnisse aus den von ihr in Auftrag gegebenen Untersuchungen, die eine mögliche Vertragsverlängerung mit der Firma Toll Collect GmbH nach dem Auslaufen des Betreibervertrages 2015 prüfen sollen, liegen der Bundesregierung bereits vor, und welche weiteren Aspekte will sie prüfen lassen (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 131 auf Bundestagsdrucksache 17/8958)?

Wie in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 131 auf Bundestagsdrucksache 17/8958 bereits geschildert, sind die Prüfungen noch nicht abgeschlossen. Sie sind ein Teil des Beratungsauftrages für die Neuausschreibung des Mautsystems.

63. Seit wann läuft die Beraterausschreibung Maut 2015, und um welches Auftragsvolumen handelt es sich?

Die Beraterausschreibung ist abgeschlossen. Der Vertrag mit dem neuen Beraterkonsortium bestehend aus TÜV Rheinland InterTraffic GmbH, BEITEN BURKHARDT Rechtsanwaltsgesellschaft mbH und KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie Olswang Germany LLP als Unterauftragnehmer wurde am 25. Mai 2012 geschlossen. Das Auftragsvolumen liegt im unteren zweistelligen Millionenbereich.

64. Wie begründet die Bundesregierung die Ausschreibung?

Der Vertrag mit dem derzeitigen Betreiber des Mautsystems in Deutschland, der Toll Collect GmbH, läuft zum 31. August 2015 aus. Um eine kontinuierliche Mauterhebung zu gewährleisten, muss umgehend mit der Arbeit an einer

Anschlussregelung begonnen werden. Sowohl für die Vorbereitung der Ausschreibung eines neuen Mautsystems als auch für die parallele Prüfung der weiteren Möglichkeiten (Call Option bzw. Vertragsverlängerung) ist sehr spezifischer juristischer, technischer und wirtschaftlicher Sachverstand erforderlich, der weder beim BMVBS noch bei den nachgeordneten Behörden, wie z. B. dem BAG in ausreichender Anzahl und mit entsprechender spezifischer Qualifikation vorgehalten wird.

65. Bis wann soll die derzeit laufende Beraterausschreibung Maut 2015 abgeschlossen sein, und wie sieht der geforderte Leistungskatalog bzw. das gewünschte Qualifikationsprofil aus?

Zum Abschluss der Beraterausschreibung siehe Antwort zu Frage 63.

Das Qualifikationsprofil im Bereich „technische Beratung“ war Folgendes:

Nachweis von Erfahrungen bei der technischen Entwicklung, der Umsetzung, der Bewertung und dem Betrieb von elektronischen Mautsystemen oder vergleichbaren Gebühren-/Entgelterhebungssystemen.

Das Qualifikationsprofil im Bereich „juristische Beratung“ war Folgendes:

Nachweis von Erfahrungen hinsichtlich der Beratung im Zusammenhang mit Vergabe, Konzeption und Vollzug von komplexen Verträgen für wirtschaftliche Großprojekte mit einem finanziellen Volumen von mindestens 20 Mio. Euro im ÖPP-Bereich (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaften).

Das Qualifikationsprofil im Bereich „betriebswirtschaftliche Beratung“ war Folgendes:

Nachweis von Erfahrungen hinsichtlich der Beratung im Zusammenhang mit Vergütungsmodellen für wirtschaftliche Großprojekte mit einem finanziellen Volumen von mindestens 20 Mio. Euro im ÖPP-Bereich und im Bereich Unternehmensbewertung/Due Diligence.

Das Qualifikationsprofil im Bereich „Projektmanagement“ war Folgendes:

Nachweis von Erfahrungen bei wirtschaftlichen Großprojekten mit einem finanziellen Volumen von mindestens 20 Mio. Euro.

66. Welche Aufgaben soll die Beratergruppe genau übernehmen, und wie viele Mitglieder sollen ihr angehören?

Das Beraterkonsortium soll folgende Aufgaben übernehmen:

- Unterstützung des Bundes im Zusammenhang mit der zukünftigen technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Ausgestaltung des neuen Mautsystems unter Berücksichtigung nationaler und europäischer Vorgaben sowie Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung des Vergabeverfahrens;
- Beratung und Unterstützung des Bundes in der Errichtungsphase des zukünftigen Mautsystems bis zur Aufnahme eines stabilen Wirkbetriebs;
- Beratung und Unterstützung des Bundes bei der Entwicklung und Umsetzung von ggf. erforderlich werdenden Übergangslösungen.

Das Kernteam der Berater besteht aus 16 Mitarbeitern.

67. Hat die Bundesregierung die Planungen zur Neuausschreibung des Mauterhebungssystems inzwischen aufgenommen, und wann wird sie diese abschließen, um die Neuausschreibung mit Blick auf das Auslaufen des jetzigen Betreibervertrages im August 2015 rechtzeitig starten zu können?
68. Wenn nein, warum hat sie die Planungen zur Neuausschreibung des Mauterhebungssystems bisher nicht aufgenommen?
69. Bis zu welchem Zeitpunkt muss nach Einschätzung der Bundesregierung die Ausschreibung des Betriebssystems erfolgen, damit ein rechtzeitiger Start erfolgen kann?

Die Fragen 67 bis 69 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen wurden bereits aufgenommen. Der Zeitpunkt der Ausschreibung des neuen Mautsystems ist abhängig von den Prüfungen der weiteren Alternativen (Vertragsverlängerung und Call Option).

70. Zu welchem Zeitpunkt wird die Bundesregierung über die Ausübung der vertraglich festgelegten Option entscheiden, das Unternehmen Toll Collect GmbH zu übernehmen, und wie genau lautet in diesem Zusammenhang der Prüfauftrag an die zu installierende Beratergruppe Maut 2015 (siehe Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 133 auf Bundestagsdrucksache 17/8958)?

Die Ausübung der vertraglichen Option, die Toll Collect GmbH zu übernehmen (Call Option) wird derzeit ebenso geprüft, wie die Möglichkeit der Vertragsverlängerung und der Neuausschreibung des Mautsystems.

Das Beraterkonsortium wird bei Bedarf bei der Entwicklung und Bewertung der technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Umsetzbarkeit der Call Option unterstützen und Lösungskonzepte zu den Übergangslösungen mit Handlungsempfehlungen erarbeiten.

71. Wie hoch ist der bisherige Schaden für die Bundesrepublik Deutschland durch die noch nicht erfolgte Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

72. Wann sollen nach Informationen der Bundesregierung die laufenden Mautschiedsverfahren fortgeführt werden, und welche Auswirkungen hat nach ihrer Einschätzung die jetzt erfolgte Einigung mit der Betreiberfirma Toll Collect GmbH?

Die Einigung mit Toll Collect über die Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen präjudiziert nach Einschätzung der Bundesregierung nicht die beiden zwischen dem Bund, der Toll Collect GmbH sowie der Toll Collect GbR und deren Konsortien Deutsche Telekom AG und Daimler Financial Services AG anhängigen Maut-Schiedsverfahren. Die Maut-Schiedsverfahren sind unabhängig von der Einigung über die Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen zu betrachten. Die aktuellen Verzögerungen ergeben sich daraus, dass der bisherige Vorsitzende Richter aus gesundheitlichen Gründen zu Ende März 2012 sein Amt aufgegeben hat und

daher derzeit das Verfahren zur Bestimmung einer oder eines neuen Vorsitzenden läuft.

73. Auf welche Höhe belaufen sich die bisherigen Kosten des Bundes in den beiden zwischen dem Bund und dem Betreiberkonsortium der Toll Collect GmbH geführten schiedsgerichtlichen Verfahren seit 2004 (bitte nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

Die Kosten der beiden Maut-Schiedsverfahren I (Bund gegen Toll Collect GbR und deren Konsorten Deutsche Telekom AG und Daimler Financial Services AG seit Herbst 2004 wg. verspäteter Einführung der Lkw-Maut) und II (Toll Collect GmbH gegen Bund seit Ende 2006 wegen angeblich ausstehender Betreibervergütung) betragen in Mio. Euro (jeweils inkl. Umsatzsteuer):

	Schiedsverfahren I	Schiedsverfahren II
2004	3,0	–
2005	8,4	–
2006	9,5	–
2007	5,4	4,9
2008	9,0	5,8
2009	8,5	4,8
2010	8,1	5,2
2011	10,2	9,8
2012 (inkl. Mai)	3,0	1,5
gesamt je Verfahren	65,1	32,0
gesamt	97,1	

74. Um welchen Betrag hat die Bundesregierung die laufenden Zahlungen an die Toll Collect GmbH aufgrund der Streitigkeiten seit 2006 reduziert (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent der Gesamthöhe der Zahlungen angeben)?

Die Betreibervergütung der Toll Collect GmbH wird nicht nach Kalender-, sondern nach Betriebsjahren (September eines Jahres bis August des Folgejahres) berechnet. Das Mautsystem wurde zum 1. Januar 2005 in Betrieb genommen. Seit dem Betriebsjahr 2004/2005 fallen die Vergütungszahlungen des Bundes geringer aus als von der Toll Collect GmbH in ihren betriebsjährlichen Abschlussrechnungen geltend gemacht. Dies liegt an Unstimmigkeiten über die Berechnung der Betreibervergütung sowie daran, dass der Bund seit Juni 2006 mit Vertragsstrafenansprüchen in Höhe von monatlich 8 Mio. Euro gegen die Ansprüche der Toll Collect GmbH auf Betreibervergütung aufrechnet. Die Toll Collect GmbH hat in ihren Abschlussrechnungen für die Betriebsjahre 2004/2005 bis 2010/2011 eine Betreibervergütung in einer Gesamthöhe von rund 4 768 Mio. Euro brutto geltend gemacht. Der Bund hat für diesen Zeitraum Zahlungen in Höhe von rund 3 609 Mio. Euro brutto (rund 75,69 Prozent der geltend gemachten Forderung) geleistet.

75. Wie beurteilt die Bundesregierung die drei derzeit diskutierten Modelle zur Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland (zeitbezogene Maut, fahrleistungsbezogene Maut, flächenbezogene Maut), und wie begründet sie ihre Haltung?
76. Wie bewertet die Bundesregierung die in Frage 75 genannten Mautmodelle für Pkw hinsichtlich der Realisierung bestimmter verkehrspolitischer Ziele (bitte unterscheiden nach Finanzierungsziel, Verkehrssteueringziel und Umweltentlastungsziel)?
77. Aus welchen Gründen wurde das der Presse zufolge zunächst für die Sitzung des Koalitionsausschusses am 4. März 2012 geplante Thema „Pkw-Maut“ nicht behandelt?
78. Wann wird das vom Bundesminister Dr. Peter Ramsauer ursprünglich für März 2012 angekündigte Konzept zur Pkw-Maut vorliegen?
79. Welche Prognosen zur Verkehrsentwicklung sowie zur Entwicklung von Fahrzeugbestand und Fahrleistungen legt die Bundesregierung bei der Erarbeitung des Konzeptes zugrunde?
80. Welche der in Frage 75 genannten Modelle zur Pkw-Maut bilden die Grundlage für diese Arbeiten?

Die Fragen 75 bis 80 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einführung einer Pkw-Maut ist derzeit nicht vorgesehen. Entsprechend gibt es derzeit auch innerhalb der Bundesregierung keine abgestimmte Haltung zu verschiedenen Modellen einer Pkw-Maut und deren Wirkungen auf einzelne Ziele, die im Übrigen auch von der jeweiligen konkreten Ausgestaltung der Systeme abhängen.

Darüber hinaus kann die Bundesregierung zur Aufstellung der Tagesordnung für Sitzungen des Koalitionsausschusses keine Aussagen treffen.

81. Welche Aufgaben hat die im BMVBS eingerichtete Arbeitsgruppe zur Infrastrukturfinanzierung (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD auf Bundestagsdrucksache 17/5973), und bis zu welchem Zeitpunkt soll sie ihre Arbeit abschließen?
82. Welche Referate und Abteilungen des BMVBS sind im Einzelnen in die Arbeitsgruppe eingebunden, und wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind daran beteiligt?
83. Sind weitere Ressorts in die Arbeiten eingebunden, und wenn ja, welche sind dies?

Die Fragen 81 bis 83 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeit zur Weiterentwicklung der Infrastrukturfinanzierung ist ein kontinuierlicher Prozess, in den mehrere Referate des BMVBS eingebunden sind. Die Einbeziehung der Referate sowie auch anderer Ressorts erfolgt fallweise bei Bedarf.

84. Erfolgt eine Abstimmung mit der Arbeit der Bund-Länder-Kommission, die derzeit Modelle für eine neue Finanzierung der Infrastruktur untersucht, und wenn ja, in welcher Form?

Die von der Verkehrsministerkonferenz beschlossene Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ist ein Ländergremium, das vom Bund unterstützt wird. Durch die Bereitstellung vorhandener Daten bzw. von Gutachten bringt sich der Bund in die Arbeit der Kommission ein.

85. Inwieweit kann die Bundesregierung bestätigen, dass im Rahmen der Bund-Länder-Kommission auch eine Ausweitung der Maut auf Pkw und Kleintransporter geprüft wird (vgl. die Äußerung des Staatssekretärs Rainer Bomba am 2. März 2012 in Magdeburg), und wie verhält sich dies zu bisherigen Aussagen der Bundesregierung, eine Pkw-Maut sei nicht geplant?

Die Kommission wird eine Prüfung der bestehenden Finanzierungsinstrumente und Finanzierungsmöglichkeiten sowohl auf der Einnahmen- als auch auf der Ausgabeseite vornehmen und auf dieser Grundlage ergebnisoffen Vorschläge für eine zukünftige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur unterbreiten.

86. Liegen die Ergebnisse der von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Kurzepertise zu den europarechtlichen Fragen einer Kompensation für inländische Autofahrer bei Einführung einer Pkw-Maut bzw. Pkw-Vignette inzwischen vor (vgl. die Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 17/7753), und wenn ja, welche Schlüsse zieht sie daraus?

Ergebnis der Kurzepertise ist, dass Kompensationen für deutsche Autofahrer in unmittelbarem Zusammenhang mit der Einführung einer Pkw-Maut bzw. Pkw-Vignette einen Verstoß gegen das europarechtliche Diskriminierungsverbot darstellen könnten, die nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs aus objektiven Gründen des Gemeinwohls und in verhältnismäßigem Umfang aber ggf. gerechtfertigt werden können.

87. Plant die Bundesregierung die Einführung einer Pkw-Maut, und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt?

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit keine Einführung einer Pkw-Maut.

Anlage Antwort zu Frage 2

registrierte Fahrzeuge 2005 bis 2011					
	Gesamt	Inland	Ausland	% Anteil Inland	% Anteil Ausland
Dezember 05	736 634	411 317	325 317	55,84 %	44,16 %
Dezember 06	846 652	467 828	378 824	55,26 %	44,74 %
Dezember 07	917 945	506 920	411 025	55,22 %	44,78 %
Dezember 08	937 074	493 010	444 064	52,61 %	47,39 %
Dezember 09	897 250	457 582	439 668	51,00 %	49,00 %
Dezember 10	895 172	444 420	450 752	49,65 %	50,35 %
Dezember 11	934 748	451 725	483 023	48,33 %	51,67 %
Differenz 2006–2005	110 018	56 511	53 507		
Differenz 2006–2005 in %	14,94 %	13,74 %	16,45 %		
Differenz 2007–2006	71 293	39 092	32 201		
Differenz 2007–2006 in %	8,42 %	8,36 %	8,50 %		
Differenz 2008–2007	19 129	–13 910	33 039		
Differenz 2008–2007 in %	2,08 %	–2,74 %	8,04 %		
Differenz 2009–2008	–39 824	–35 428	–4 396		
Differenz 2009–2008 in %	–4,25 %	–7,19 %	–0,99 %		
Differenz 2010–2009	–2 078	–13 162	11 084		
Differenz 2010–2009 in %	–0,23 %	–2,88 %	2,52 %		
Differenz 2011–2010	39 576	7 305	32 271		
Differenz 2011–2010 in %	4,42 %	1,64 %	7,16 %		
Differenz 2011–2005	198 114	40 408	157 706		
Differenz 2011–2005 in %	26,89 %	9,82 %	48,48 %		

Anlage Antwort zu Frage 3

Der Tabelle 1 ist die Jahresfahrleistung seit 2005 zu entnehmen. Eine weitere Aufschlüsselung ist erst ab 2008 möglich und ist den Tabellen 2 und 3 zu entnehmen. Die Tabelle 2 enthält die Jahresfahrleistungen ab 2008 mit Unterscheidung nach Achszahl und Emissionsklassen sowie nach in- und ausländischen Fahrzeugen, wohingegen die Tabelle 3 die Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Prozent enthält.

Tabelle 1 – Jahresfahrleistung 2005 bis 2011

Jahr	Inland in km	Ausland in km	nicht zuordenbar in km	Summe in km
2005	16 056 122 565	7 897 657 916	–	23 953 780 481
2006	17 280 636 599	8 560 991 150	–	25 841 627 749
2007	18 009 199 387	9 409 467 468	–	27 418 666 855
2008	18 003 000 455	9 543 640 045	59 677 681	27 606 318 181
2009	15 989 289 561	8 318 859 394	52 034 258	24 360 183 213
2010	16 581 297 680	9 149 671 653	4 071 605	25 735 040 938
2011	16 934 539 609	9 740 939 543	11 010 160	26 686 489 311

Tabelle 2 – Jahresfahrleistung 2008 bis 2011 mit Unterscheidung Achszahl und Emissionsklassen sowie nach in- und ausländischen Fahrzeugen

Anzahl mautpflichtiger Kilometer		2008	2009	2010	2011	
Ausland	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	7 962 680,7	3 364 894,0	2 333 962,5	1 798 488,0
		Achsklasse 2	96 065 556,9	27 323 703,2	15 287 287,8	9 306 623,4
		Summe	104 028 237,6	30 688 597,2	17 621 250,3	11 105 111,4
	Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	33 979 950,1	17 519 184,2	11 961 895,3	8 631 197,0
		Achsklasse 2	893 171 399,0	318 799 900,7	177 817 647,7	98 192 258,2
		Summe	927 151 349,1	336 319 084,9	189 779 543,0	106 823 455,2
	Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	74 001 387,6	58 464 591,8	56 100 106,7	49 706 968,5
		Achsklasse 2	5 111 172 515,8	3 731 065 889,1	3 455 814 892,0	2 753 466 373,2
		Summe	5 185 173 903,4	3 789 530 480,9	3 511 914 998,7	2 803 173 341,7
	Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	19 840 145,8	21 671 154,1	25 953 556,4	26 748 237,6
		Achsklasse 2	843 039 659,0	891 263 724,2	1 015 424 097,8	992 582 922,6
		Summe	862 879 804,8	912 934 878,3	1 041 377 654,2	1 019 331 160,2
	Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	24 762 950,1	28 081 432,1	40 315 757,0	58 203 389,0
		Achsklasse 2	2 435 423 175,2	3 210 444 719,2	4 267 982 186,0	5 351 612 454,2
		Summe	2 460 186 125,3	3 238 526 151,3	4 308 297 943,0	5 409 815 843,2
	Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	344 208,3	545 105,9	2 002 271,6	5 618 555,4
		Achsklasse 2	3 876 416,8	10 315 095,8	78 677 992,1	385 072 076,2
		Summe	4 220 625,1	10 860 201,7	80 680 263,7	390 690 631,6
	Summe	Achsklasse 1	160 891 322,6	129 646 362,1	138 667 549,5	150 706 835,5
		Achsklasse 2	9 382 748 722,7	8 189 213 032,2	9 011 004 103,4	9 590 232 707,8
		Summe	9 543 640 045,3	8 318 859 394,3	9 149 671 652,9	9 740 939 543,3

Anzahl mautpflichtiger Kilometer			2008	2009	2010	2011	
Inland	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	68 960 729,2	38 786 016,6	27 195 283,2	20 880 815,7	
		Achsklasse 2	111 508 224,2	49 161 859,2	32 118 795,6	21 840 750,7	
		Summe	180 468 953,4	87 947 875,8	59 314 078,8	42 721 566,4	
	Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	298 978 638,0	188 260 681,8	128 536 333,2	89 806 402,3	
		Achsklasse 2	1 327 318 588,9	480 691 445,5	268 571 774,4	162 057 166,7	
		Summe	1 626 297 226,9	668 952 127,3	397 108 107,6	251 863 569,0	
	Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	573 605 028,8	477 742 051,3	410 166 120,3	329 621 247,7	
		Achsklasse 2	7 776 657 038,9	4 646 597 547,6	3 236 552 523,1	2 070 709 739,1	
		Summe	8 350 262 067,7	5 124 339 598,9	3 646 718 643,4	2 400 330 986,8	
	Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	133 981 146,1	158 027 501,1	179 364 007,6	178 403 776,9	
		Achsklasse 2	1 144 779 197,4	1 230 024 647,8	1 405 022 709,5	1 308 668 210,0	
		Summe	1 278 760 343,5	1 388 052 148,9	1 584 386 717,1	1 487 071 986,9	
	Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	212 708 300,1	327 489 960,8	442 679 197,6	552 549 721,5	
		Achsklasse 2	6 346 720 882,1	8 343 852 323,8	9 976 306 792,4	10 780 475 074,3	
		Summe	6 559 429 182,2	8 671 342 284,6	10 418 985 990,0	11 333 024 795,8	
	Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	896 599,4	3 222 289,2	19 995 933,2	52 700 493,2	
		Achsklasse 2	6 886 081,8	45 433 235,9	454 788 210,0	1 366 826 210,4	
		Summe	7 782 681,2	48 655 525,1	474 784 143,2	1 419 526 703,6	
	Summe	Achsklasse 1	1 289 130 441,6	1 193 528 500,8	1 207 936 875,1	1 223 962 457,3	
		Achsklasse 2	16 713 870 013,3	14 795 761 059,8	15 373 360 805,0	15 710 577 151,2	
		Summe	18 003 000 454,9	15 989 289 560,6	16 581 297 680,1	16 934 539 608,5	
	Nicht zuordnen- bar*	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	451 406,5	340 671,5	60 637,2	144 877,7
			Achsklasse 2	541 749,1	295 314,6	50 663,8	103 852,7
			Summe	993 155,6	635 986,1	111 301,0	248 730,4
Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)		Achsklasse 1	1 476 933,6	1 058 783,4	190 834,6	364 357,8	
		Achsklasse 2	4 275 647,4	2 241 890,5	164 612,9	303 715,0	
		Summe	5 752 581,0	3 300 673,9	355 447,5	668 072,8	
Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)		Achsklasse 1	1 915 765,2	1 758 704,1	270 464,8	818 372,0	
		Achsklasse 2	19 722 865,9	17 122 641,3	724 984,6	1 440 733,6	
		Summe	21 638 631,1	18 881 345,4	995 449,4	2 259 105,6	
Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)		Achsklasse 1	1 671 965,6	1 123 920,5	223 311,0	426 421,4	
		Achsklasse 2	6 161 805,5	5 206 778,2	486 070,7	898 714,2	
		Summe	7 833 771,1	6 330 698,7	709 381,7	1 325 135,6	
Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)		Achsklasse 1	2 161 048,0	2 470 886,8	442 750,6	1 520 036,2	
		Achsklasse 2	21 237 036,8	20 159 823,9	1 356 188,2	4 058 769,5	
		Summe	23 398 084,8	22 630 710,7	1 798 938,8	5 578 805,7	

* Trotz DSCR-Auslesung keine Nationenzuordnung möglich.

Anzahl mautpflichtiger Kilometer			2008	2009	2010	2011
	Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	19 049,1	98 460,2	42 368,8	325 659,7
		Achsklasse 2	42 407,8	156 382,6	58 717,7	604 649,7
		Summe	61 456,9	254 842,8	101 086,5	930 309,4
	Summe	Achsklasse 1	7 696 168,0	6 851 426,5	1 230 367,0	3 599 724,8
		Achsklasse 2	51 981 512,5	45 182 831,1	2 841 237,9	7 410 434,7
		Summe	59 677 680,5	52 034 257,6	4 071 604,9	11 010 159,5
Summe	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	77 374 816,4	42 491 582,1	29 589 882,9	22 824 181,4
		Achsklasse 2	208 115 530,2	76 780 877,0	47 456 747,2	31 251 226,8
		Summe	285 490 346,6	119 272 459,1	77 046 630,1	54 075 408,2
	Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	334 435 521,7	206 838 649,4	140 689 063,1	98 801 957,1
		Achsklasse 2	2 224 765 635,3	801 733 236,7	446 554 035,0	260 553 139,9
		Summe	2 559 201 157,0	1 008 571 886,1	587 243 098,1	359 355 097,0
	Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	649 522 181,6	537 965 347,2	466 536 691,8	380 146 588,2
		Achsklasse 2	12 907 552 420,6	8 394 786 078,0	6 693 092 399,7	4 825 616 845,9
		Summe	13 557 074 602,2	8 932 751 425,2	7 159 629 091,5	5 205 763 434,1
	Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	155 493 257,5	180 822 575,7	205 540 875,0	205 578 435,9
		Achsklasse 2	1 993 980 661,9	2 126 495 150,2	2 420 932 878,0	2 302 149 846,8
		Summe	2 149 473 919,4	2 307 317 725,9	2 626 473 753,0	2 507 728 282,7
	Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	239 632 298,2	358 042 279,7	483 437 705,2	612 273 146,7
		Achsklasse 2	8 803 381 094,1	11 574 456 866,9	14 245 645 166,6	16 136 146 298,0
		Summe	9 043 013 392,3	11 932 499 146,6	14 729 082 871,8	16 748 419 444,7
	Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	1 259 856,8	3 865 855,3	22 040 573,6	58 644 708,3
		Achsklasse 2	10 804 906,4	55 904 714,3	533 524 919,8	1 752 502 936,3
		Summe	12 064 763,2	59 770 569,6	555 565 493,4	1 811 147 644,6
	Summe	Achsklasse 1	1 457 717 932,2	1 330 026 289,4	1 347 834 791,6	1 378 269 017,6
		Achsklasse 2	26 148 600 248,5	23 030 156 923,1	24 387 206 146,3	25 308 220 293,7
		Summe	27 606 318 180,7	24 360 183 212,5	25 735 040 937,9	26 686 489 311,3

Tabelle 3 – Veränderung gegenüber dem Vorjahr

Anzahl mautpflichtiger Kilometer		% Differenz (2009, 2008)	% Differenz (2010, 2009)	% Differenz (2011, 2010)	% Differenz (2008, 2011)	
Ausland	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	–57,74 %	–30,64 %	–22,94 %	–77,41 %
		Achsklasse 2	–71,56 %	–44,05 %	–39,12 %	–90,31 %
		Summe	–70,50 %	–42,58 %	–36,98 %	–89,32 %
	Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	–48,44 %	–31,72 %	–27,84 %	–74,60 %
		Achsklasse 2	–64,31 %	–44,22 %	–44,78 %	–89,01 %
		Summe	–63,73 %	–43,57 %	–43,71 %	–88,48 %
	Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	–21,00 %	–4,04 %	–11,40 %	–32,83 %
		Achsklasse 2	–27,00 %	–7,38 %	–20,32 %	–46,13 %
		Summe	–26,92 %	–7,33 %	–20,18 %	–45,94 %
	Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	9,23 %	19,76 %	3,06 %	34,82 %
		Achsklasse 2	5,72 %	13,93 %	–2,25 %	17,74 %
		Summe	5,80 %	14,07 %	–2,12 %	18,13 %
	Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	13,40 %	43,57 %	44,37 %	135,04 %
		Achsklasse 2	31,82 %	32,94 %	25,39 %	119,74 %
		Summe	31,64 %	33,03 %	25,57 %	119,89 %
	Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	58,37 %	267,32 %	180,61 %	1 532,31 %
		Achsklasse 2	166,10 %	662,75 %	389,43 %	9 833,71 %
		Summe	157,31 %	642,90 %	384,25 %	9 156,70 %
	Summe	Achsklasse 1	–19,42 %	6,96 %	8,68 %	–6,33 %
		Achsklasse 2	–12,72 %	10,04 %	6,43 %	2,21 %
		Summe	–12,83 %	9,99 %	6,46 %	2,07 %
Inland	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	–43,76 %	–29,88 %	–23,22 %	–69,72 %
		Achsklasse 2	–55,91 %	–34,67 %	–32,00 %	–80,41 %
		Summe	–51,27 %	–32,56 %	–27,97 %	–76,33 %
	Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	–37,03 %	–31,72 %	–30,13 %	–69,96 %
		Achsklasse 2	–63,78 %	–44,13 %	–39,66 %	–87,79 %
		Summe	–58,87 %	–40,64 %	–36,58 %	–84,51 %
	Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	–16,71 %	–14,14 %	–19,64 %	–42,54 %
		Achsklasse 2	–40,25 %	–30,35 %	–36,02 %	–73,37 %
		Summe	–38,63 %	–28,84 %	–34,18 %	–71,25 %
	Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	17,95 %	13,50 %	–0,54 %	33,16 %
		Achsklasse 2	7,45 %	14,23 %	–6,86 %	14,32 %
		Summe	8,55 %	14,14 %	–6,14 %	16,29 %
	Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	53,96 %	35,17 %	24,82 %	159,77 %
		Achsklasse 2	31,47 %	19,56 %	8,06 %	69,86 %
		Summe	32,20 %	20,15 %	8,77 %	72,77 %

Anzahl mautpflichtiger Kilometer		% Differenz (2009, 2008)	% Differenz (2010, 2009)	% Differenz (2011, 2010)	% Differenz (2008, 2011)		
	Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	259,39 %	520,55 %	163,56 %	5 777,82 %	
		Achsklasse 2	559,78 %	901,00 %	200,54 %	19 749,11 %	
		Summe	525,18 %	875,81 %	198,98 %	18 139,56 %	
	Summe	Achsklasse 1	-7,42 %	1,21 %	1,33 %	-5,06 %	
		Achsklasse 2	-11,48 %	3,90 %	2,19 %	-6,00 %	
		Summe	-11,19 %	3,70 %	2,13 %	-5,93 %	
nicht zuordnen- bar*	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	-24,53 %	-82,20 %	138,93 %	-67,91 %	
		Achsklasse 2	-45,49 %	-82,84 %	104,98 %	-80,83 %	
		Summe	-35,96 %	-82,50 %	123,48 %	-74,96 %	
	Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	-28,31 %	-81,98 %	90,93 %	-75,33 %	
		Achsklasse 2	-47,57 %	-92,66 %	84,50 %	-92,90 %	
		Summe	-42,62 %	-89,23 %	87,95 %	-88,39 %	
	Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	Achsklasse 1	-8,20 %	-84,62 %	202,58 %	-57,28 %	
		Achsklasse 2	-13,18 %	-95,77 %	98,73 %	-92,70 %	
		Summe	-12,74 %	-94,73 %	126,94 %	-89,56 %	
	Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	-32,78 %	-80,13 %	90,95 %	-74,50 %	
		Achsklasse 2	-15,50 %	-90,66 %	84,89 %	-85,41 %	
		Summe	-19,19 %	-88,79 %	86,80 %	-83,08 %	
	Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	14,34 %	-82,08 %	243,32 %	-29,66 %	
		Achsklasse 2	-5,07 %	-93,27 %	199,28 %	-80,89 %	
		Summe	-3,28 %	-92,05 %	210,12 %	-76,16 %	
	Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	416,88 %	-56,97 %	668,63 %	1 609,58 %	
		Achsklasse 2	268,76 %	-62,45 %	929,76 %	1 325,80 %	
		Summe	314,67 %	-60,33 %	820,31 %	1 413,76 %	
	Summe	Achsklasse 1	-10,98 %	-82,04 %	192,57 %	-53,23 %	
		Achsklasse 2	-13,08 %	-93,71 %	160,82 %	-85,74 %	
		Summe	-12,81 %	-92,18 %	170,41 %	-81,55 %	
	Summe	Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	Achsklasse 1	-45,08 %	-30,36 %	-22,86 %	-70,50 %
			Achsklasse 2	-63,11 %	-38,19 %	-34,15 %	-84,98 %
			Summe	-58,22 %	-35,40 %	-29,81 %	-81,06 %
Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)		Achsklasse 1	-38,15 %	-31,98 %	-29,77 %	-70,46 %	
		Achsklasse 2	-63,96 %	-44,30 %	-41,65 %	-88,29 %	
		Summe	-60,59 %	-41,77 %	-38,81 %	-85,96 %	
Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)		Achsklasse 1	-17,18 %	-13,28 %	-18,52 %	-41,47 %	
		Achsklasse 2	-34,96 %	-20,27 %	-27,90 %	-62,61 %	
		Summe	-34,11 %	-19,85 %	-27,29 %	-61,60 %	

* Trotz DSRC-Auslesung keine Nationenzuordnung möglich.

Anzahl mautpflichtiger Kilometer		% Differenz (2009, 2008)	% Differenz (2010, 2009)	% Differenz (2011, 2010)	% Differenz (2008, 2011)
Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	16,29 %	13,67 %	0,02 %	32,21 %
	Achsklasse 2	6,65 %	13,85 %	–4,91 %	15,45 %
	Summe	7,34 %	13,83 %	–4,52 %	16,67 %
Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	49,41 %	35,02 %	26,65 %	155,51 %
	Achsklasse 2	31,48 %	23,08 %	13,27 %	83,29 %
	Summe	31,95 %	23,44 %	13,71 %	85,21 %
Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	Achsklasse 1	206,85 %	470,13 %	166,08 %	4 554,87 %
	Achsklasse 2	417,40 %	854,35 %	228,48 %	16 119,51 %
	Summe	395,41 %	829,50 %	226,00 %	14 911,88 %
Summe	Achsklasse 1	–8,76 %	1,34 %	2,26 %	–5,45 %
	Achsklasse 2	–11,93 %	5,89 %	3,78 %	–3,21 %
	Summe	–11,76 %	5,64 %	3,70 %	–3,33 %

Anlage Antwort zu Frage 5

Zur Beantwortung der Frage wurde die im jeweiligen Jahr jeweils pro Schadstoff-/Achsklasse erhobene Mautgebühr durch die jeweilige Anzahl mautpflichtiger Kilometer dividiert. Tabelle 1 enthält die so errechneten durchschnittlichen Mautsätze nach Schadstoffklassen und Tabelle 2 nach Achsklassen. Die höheren Werte für die Achsklasse 1 (Tabelle 2) erklären sich aus dem älteren Fahrzeugbestand mit einhergehenden niedrigeren Schadstoffklassen. Eine Zuordnung nach Achszahl und Schadstoffklasse erfolgt erst seit 2008.

Tabelle 1a – Durchschnittliche Mautsätze nach Schadstoffklasse 2008 und 2009

2008 und 2009	2008			2009		
	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer
Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	43 490 242,48	285 490 346,6	0,152	33 754 351,62	119 272 459,1	0,283
Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	393 475 906,73	2 559 201 157,0	0,154	287 558 056,88	1 008 571 886,1	0,285
Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	1 757 272 872,31	13 557 074 602,2	0,130	1 814 877 031,70	8 932 751 425,2	0,203
Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	278 082 649,07	2 149 473 919,4	0,129	419 688 685,53	2 307 317 725,9	0,182
Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	993 009 533,54	9 043 013 392,3	0,110	1 845 203 573,79	11 932 499 146,6	0,155
Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	1 315 364,97	12 064 763,2	0,109	9 213 779,67	59 770 569,6	0,154

Tabelle 1b – Durchschnittliche Mautsätze nach Schadstoffklasse 2010 und 2011

2010 und 2011	2010			2011		
	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer
Schadstoffklasse S1 oder ohne Zuordnung nach STVZO (Kategorie C)	21 774 417,82	77 046 630,1	0,283	15 253 816,13	54 075 408,2	0,282
Schadstoffklasse S2 nach STVZO (Kategorie B)	167 148 989,35	587 243 098,1	0,285	102 106 679,41	359 355 097,0	0,284
Schadstoffklasse S3 nach STVZO (Kategorie B)	1 454 133 205,80	7 159 629 091,5	0,203	1 056 727 631,56	5 205 763 434,1	0,203
Schadstoffklasse S4 nach STVZO (Kategorie A)	477 747 695,47	2 626 473 753,0	0,182	456 012 354,30	2 507 728 282,7	0,182

2010 und 2011	2010			2011		
	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer
Schadstoffklasse S5 nach STVZO (Kategorie A)	2 277 126 307,04	14 729 082 871,8	0,155	2 588 437 634,54	16 748 419 444,7	0,155
Schadstoffklasse EEV Klasse 1 nach STVZO (Kategorie A)	85 839 542,68	555 565 493,4	0,155	280 021 616,81	1 811 147 644,6	0,155

Tabelle 2a – Durchschnittliche Mautsätze nach Achsklassen 2008 und 2009

2008 und 2009	2008			2009		
	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer
Achsklasse 1	180 425 249,70	1 457 717 932,2	0,124	252 205 739,68	1 330 026 289,4	0,190
Achsklasse 2	3 286 221 319,40	26 148 600 248,5	0,126	4 158 089 739,51	23 030 156 923,1	0,181

Tabelle 2b – Durchschnittliche Mautsätze nach Achsklassen 2010 und 2011

2010 und 2011	2010			2011		
	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro	Anzahl mautpflichtiger Kilometer	Mautgebühr in Euro/Anzahl mautpflichtiger Kilometer
Achsklasse 1	241 391 369,03	1 347 834 791,6	0,179	234 973 008,87	1 378 269 017,6	0,170
Achsklasse 2	4 242 378 789,13	24 387 206 146,3	0,174	4 263 586 723,88	25 308 220 293,7	0,168

Anlage Antwort zu den Fragen 10 und 11

Tabelle 1: Frage 10

	Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“			
	2009	2010	2011	bis 31.05.2012
	Angaben in Mio. €			
HH-Ansatz	85,00 €	85,00 €	85,00 €	85,00 €
Mittelabfluss	31,70 €	19,67 €	71,42 €	39,23 €
in Prozent	37,29 %	23,14 %	84,02 %	46,15 %

	Förderprogramm „De-minimis“			
	2009	2010	2011	bis 31.05.2012
	Angaben in Mio. €			
HH-Ansatz	304,50 €	359,80 €	303,55 €	293,55 €
Mittelabfluss	49,10 €	118,88 €	296,47 €	94,47 €
in Prozent	16,12 %	33,04 %	97,67 %	32,18 %

	Innovationsprogramm			
	2009	2010	2011	bis 31.05.2012
	Angaben in Mio. €			
HH-Ansatz	67,10 €	7,00 €	6,00 €	16,00 €
Mittelabfluss	57,06 €	14,83 €	11,42 €	4,43 €
in Prozent	85,04 %	211,86 %*	190,33 %*	27,69 %

* Hinweis: Die Haushaltsmittel der drei Förderprogramme sind gegenseitig deckungsfähig.

Tabelle 2a: Frage 11

1) Übersicht Mittelabfluss Haushaltsjahr 2009

Förderprogramm AW	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	0	0	0	0	0	0	20.836	1.914.724	4.594.577	7.873.846	8.869.128	8.546.718	-122.804	31.697.025
Prozent							0,07 %	6,04 %	14,50 %	24,84 %	27,98 %	26,96 %	-0,39 %	

Förderprogramm DM	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	0	0	0	0	0	54.901	1.251.010	3.041.549	5.016.414	11.229.797	14.462.475	14.288.719	-249.305	49.095.560
Prozent						0,11 %	2,55 %	6,20 %	10,22 %	22,87 %	29,46 %	29,10 %	-0,51 %	

Innovationsprogramm	Summe	Prozent
Januar	8.098.075	14,19
Februar	1.262.698	2,21
März	10.136.617	17,76
April	6.954.620	12,19
Mai	9.325.917	16,34
Juni	3.895.383	6,83
Juli	3.685.165	6,46
August	2.569.958	4,50
September	1.830.969	3,21
Oktober	2.419.475	4,24
November	3.717.853	6,52
Dezember	3.166.603	5,55
Summe 2009	57.063.333	

Tabelle 2b: Frage 11

2) Übersicht Mittelabfluss Haushaltsjahr 2010

Förderprogramm AW	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	3.830.218	1.071.994	960.804	1.745.020	1.683.948	1.232.752	1.154.446	1.378.386	2.901.698	3.059.077	3.736.089	4.612.148	-7.694.080	19.672.501
Prozent	19,46 %	5,45 %	4,88 %	8,87 %	8,56 %	6,27 %	5,87 %	7,01 %	14,75 %	15,56 %	18,99 %	23,44 %	-39,11 %	

Förderprogramm DM	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	7.914.171	3.869.416	6.768.512	14.057.858	7.767.774	3.404.918	473.303	282.933	13.323.989	20.645.122	17.879.485	27.185.419	-4.697.011	118.875.889
Prozent	6,66 %	3,26 %	5,69 %	11,83 %	6,53 %	2,86 %	0,40 %	0,24 %	11,21 %	17,37 %	15,04 %	22,87 %	-3,95 %	

Innovationsprogramm	Summe	Prozent
Januar	1.278.825	8,62
Februar	1.107.975	7,47
März	1.126.725	7,60
April	1.430.125	9,64
Mai	1.042.975	7,03
Juni	993.000	6,69
Juli	1.633.800	11,02
August	1.138.625	7,68
September	1.463.125	9,86
Oktober	1.652.850	11,14
November	885.374	5,97
Dezember	1.078.575	7,27
Summe 2010	14.831.973	

Tabelle 2c: Frage 11

3) Übersicht Mittelabfluss Haushaltsjahr 2011

Förderprogramm AW	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	6.307.288	4.724.845	2.096.904	864.715	2.687.252	5.316.878	12.144.580	11.661.490	6.721.294	6.505.306	7.355.542	7.076.552	-2.042.539	71.420.107
Prozent	8,83 %	6,62 %	2,94 %	1,21 %	3,76 %	7,44 %	17,00 %	16,33 %	9,41 %	9,11 %	10,30 %	9,91 %	-2,86 %	

Förderprogramm DM	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	27.722.601	26.688.023	25.860.426	15.714.623	18.072.134	17.897.909	28.113.207	35.438.774	21.832.563	20.062.799	32.461.728	28.539.774	-1.941.873	296.462.689
Prozent	9,35 %	9,00 %	8,72 %	5,30 %	6,10 %	6,04 %	9,48 %	11,95 %	7,36 %	6,77 %	10,95 %	9,63 %	-0,66 %	

Innovationsprogramm	Summe	Prozent
Januar	888.383	7,78
Februar	735.464	6,44
März	875.796	7,67
April	1.145.781	10,03
Mai	1.020.564	8,93
Juni	1.183.710	10,36
Juli	907.034	7,94
August	607.117	5,31
September	965.336	8,45
Oktober	931.350	8,15
November	1.179.010	10,32
Dezember	983.488	8,61
Summe 2011	11.423.033	

Tabelle 2d: Frage 11

4) Übersicht Mittelabfluss lfd. Haushaltsjahr 2012

Förderprogramm AW	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	5.322.962	7.622.283	13.070.897	6.912.656	6.693.281								-394.540	39.227.539
Prozent	13,57 %	19,43 %	33,32 %	17,62 %	17,06 %								-1,01 %	

Förderprogramm DM	Jan.	Feb.	Mär.	Apr.	Mai	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Okt.	Nov.	Dez.	Rückennahmen	Gesamt
Summe	16.148.456	15.430.692	28.090.462	16.141.147	18.851.172								-193.264	94.468.664
Prozent	17,09 %	16,33 %	29,74 %	17,09 %	19,95 %								-0,20 %	

Innovationsprogramm	Summe	Prozent
Januar	764.356	17,24
Februar	1.216.040	27,43
März	799.926	18,05
April	1.021.941	23,05
Mai	630.639	14,23
Juni		
Juli		
August		
September		
Oktober		
November		
Dezember		
Summe Jan – Mai 2012	4.432.903	

Anlage Antwort zu Frage 28

Eingebaute On-Board-Units 2005 bis 2011

	eingebaute OBU's				
	Gesamt	Inland	Ausland	% Anteil Inland	% Anteil Ausland
Dezember 05	482 332	315 127	167 205	65,33 %	34,67 %
Dezember 06	544 707	342 639	202 068	62,90 %	37,10 %
Dezember 07	610 007	367 170	242 837	60,19 %	39,81 %
Dezember 08	646 437	376 865	269 572	58,30 %	41,70 %
Dezember 09	640 640	367 418	273 222	57,35 %	42,65 %
Dezember 10	664 847	377 623	287 224	56,80 %	43,20 %
Dezember 11	703 879	390 966	312 913	55,54 %	44,46 %
Differenz 2006–2005	62 375	27 512	34 863		
Differenz 2006–2005 in %	12,93 %	8,73 %	20,85 %		
Differenz 2007–2006	65 300	24 531	40 769		
Differenz 2007–2006 in %	11,99 %	7,16 %	20,18 %		
Differenz 2008–2007	36 430	9 695	26 735		
Differenz 2008–2007 in %	5,97 %	2,64 %	11,01 %		
Differenz 2009–2008	–5 797	–9 447	3 650		
Differenz 2009–2008 in %	–0,90 %	–2,51 %	1,35 %		
Differenz 2010–2009	24 207	10 205	14 002		
Differenz 2010–2009 in %	3,78 %	2,78 %	5,12 %		
Differenz 2011–2010	39 032	13 343	25 689		
Differenz 2011–2010 in %	5,87 %	3,53 %	8,94 %		
Differenz 2011–2005	221 547	75 839	145 708		
Differenz 2011–2005 in %	45,93 %	24,07 %	87,14 %		

Anlage Antwort zu Frage 48

Fahrzeugzulassungen von Nutzfahrzeugen (Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen) 2005 bis 2011
– Neuzulassungen nach zulässiger Gesamtmasse

Fahrzeugklasse Zulässige Gesamtmasse in kg	2005	2006	Veränderung		2007	Veränderung		2008	Veränderung		2009	Veränderung		2010	Veränderung		2011	Veränderung		
			Anzahl	%		Anzahl	%		Anzahl	%										
Lastkraftwagen																				
bis 3.500	170.926	192.322	21.396	12,5	216.748	24.426	12,7	218.375	1.627	0,8	165.109	-53.266	-24,4	192.402	27.293	16,5	228.985	36.583	19,0	
3.501 bis 7.500	21.838	22.828	990	4,5	22.024	-804	-3,5	21.614	-410	-1,9	14.351	-7.263	-33,6	16.814	2.463	17,2	18.776	1.962	11,7	
12.001 und mehr	21.881	25.266	3.385	15,5	26.271	1.005	4,0	26.224	-47	-0,2	18.439	-7.785	-29,7	19.471	1.032	5,6	22.580	3.109	16,0	
Sattelzugmaschinen																				
bis 3.500	68	68	0	0,0	115	47	69,1	127	12	10,4	76	-51	-40,2	84	8	10,5	29	-55	-65,5	
3.501 bis 7.500	94	188	94	100,0	95	-93	-49,5	201	106	111,6	81	-120	-59,7	104	23	28,4	73	-31	-29,8	
12.001 und mehr	32.221	35.368	3.147	9,8	39.498	4.130	11,7	38.637	-861	-2,2	19.809	-18.828	-48,7	27.712	7.903	39,9	35.525	7.813	28,2	
Nutzfahrzeuge insgesamt																				
bis 3.500	170.994	192.390	21.396	12,5	216.863	24.473	12,7	218.502	1.639	0,8	165.185	-53.317	-24,4	192.486	27.301	16,5	229.014	36.528	19,0	
3.501 bis 7.500	21.932	23.016	1.084	4,9	22.119	-897	-3,9	21.815	-304	-1,4	14.432	-7.383	-33,8	16.918	2.486	17,2	18.849	1.931	11,4	
12.001 und mehr	54.102	60.634	6.532	12,1	65.769	5.135	8,5	64.861	-908	-1,4	38.248	-26.613	-41,0	47.183	8.935	23,4	58.105	10.922	23,1	

Anlage Antwort zu Frage 49
 Verkehr deutscher Lastkraftfahrzeuge (Lastkraftwagen – Lkw – mit mehr als 3,5 Tonnen Nutzlast und Sattelzugmaschinen) 2005 bis 2011 – Inlandsfahrleistung nach zulässiger Gesamtmasse

Zulässige Gesamtmasse in kg	2005		2006		Veränderung		2007		Veränderung		2008		Veränderung		2009		Veränderung		2010		Veränderung		2011		Veränderung		
	in 1.000 km	in 1.000 km	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in 1.000 km	in %	in 1.000 km	in 1.000 km	in %		
Lastfahrten																											
bis 7.500 ¹⁾	146.834,5	166.429,3	19.594,8	13,3	174.387,3	7.958,0	4,8	174.934,1	546,8	0,3	129.678,2	-45.255,9	-25,9	120.217,3	-9.460,9	-7,3	114.952,2	-5.265,1	-4,4								
7.501 bis 11.999	1.275.476,1	1.402.612,9	127.136,8	10,0	1.496.074,5	93.461,6	6,7	1.581.797,0	85.722,5	5,7	1.567.684,4	-14.112,6	-0,9	1.648.030,4	80.346,0	5,1	1.658.850,7	10.820,3	0,7								
12.000 und mehr	19.153.929,5	20.051.325,9	897.396,4	4,7	20.796.373,1	745.047,2	3,7	21.028.783,1	232.410,0	1,1	19.399.982,1	-1.628.801,0	-7,7	19.564.962,1	164.980,0	0,9	20.375.886,0	810.923,9	4,1								
Zusammen	20.576.240,2	21.620.368,1	1.044.127,9	5,1	22.466.834,8	846.466,7	3,9	22.785.514,1	318.679,3	1,4	21.097.344,6	-1.688.169,5	-7,4	21.333.209,9	235.865,3	1,1	22.149.689,0	816.479,1	3,8								
Leerfahrten																											
bis 7.500 ¹⁾	59.599,1	59.353,7	-245,4	-0,4	59.896,2	542,5	0,9	60.665,5	769,3	1,3	48.239,3	-12.426,2	-20,5	48.817,2	577,9	1,2	51.597,8	2.780,6	5,7								
7.501 bis 11.999	333.513,5	366.365,8	32.852,3	9,9	381.335,3	14.969,5	4,1	379.495,7	-1.839,6	-0,5	366.507,2	-12.988,5	-3,4	371.481,8	4.974,6	1,4	392.647,2	21.165,4	5,7								
12.000 und mehr	4.945.928,0	5.115.400,8	169.472,8	3,4	5.266.639,2	151.238,4	3,0	5.412.145,9	145.506,7	2,8	5.082.155,6	-329.990,3	-6,1	5.106.961,5	24.805,9	0,5	5.367.316,0	260.354,5	5,1								
Zusammen	5.339.040,7	5.541.120,3	202.079,6	3,8	5.707.870,7	166.750,4	3,0	5.852.307,2	144.436,5	2,5	5.496.902,0	-355.405,2	-6,1	5.527.260,5	30.358,5	0,6	5.811.561,1	284.300,6	5,1								
Alle Fahrten																											
bis 7.500 ¹⁾	206.433,6	225.783,0	19.349,4	9,4	234.283,5	8.500,5	3,8	235.599,6	1.316,1	0,6	177.917,5	-57.682,1	-24,5	169.034,5	-8.883,0	-5,0	166.550,0	-2.484,5	-1,5								
7.501 bis 11.999	1.608.989,6	1.768.978,7	159.989,1	9,9	1.877.409,8	108.431,1	6,1	1.961.292,7	83.882,9	4,5	1.934.191,6	-27.101,1	-1,4	2.019.512,2	85.320,6	4,4	2.051.497,9	31.985,7	1,6								
12.000 und mehr	24.099.857,5	25.166.726,7	1.066.869,2	4,4	26.063.012,3	896.285,6	3,6	26.440.929,0	377.916,7	1,5	24.482.137,7	-1.958.791,3	-7,4	24.671.923,6	189.785,9	0,8	25.743.202,0	1.071.278,4	4,3								
Insgesamt	25.915.280,9	27.161.488,4	1.246.207,5	4,8	28.174.705,5	1.013.217,1	3,7	28.637.821,3	463.115,8	1,6	26.594.246,6	-2.043.574,7	-7,1	26.860.470,4	266.223,8	1,0	27.961.250,1	1.100.779,7	4,1								

1) Gemäß § 6 Absatz 1 des Verkehrstatistikgesetzes erstreckt sich die Stichprobenerhebung auf Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 t Nutzlast und Sattelzugmaschinen. Durch diesen Ausschluss kleiner Fahrzeuge ist die Fahrzeug-Kategorie „bis 7 500“ unvollständig.

Ergänzende Hinweise

- Ermittlung der zulässigen Gesamtmasse für Fahrzeugkombinationen

Die zulässige Gesamtmasse einer Fahrzeugkombination wird dabei additiv ermittelt aus derjenigen des Zugfahrzeugs und derjenigen des eingesetzten Anhängers bzw. Aufliegers. Die Begrenzung der Höchstgewichte gemäß § 34 Absatz 5 und 7 i. V. m. Absatz 6 StVZO hat auf die Eingruppierung keinen Einfluss, da die relevanten Fahrzeuge so oder so zur obersten Größenklasse zählen.

- Stichprobenbedingte Ungenauigkeit der Ergebnisse (einfacher relativer Standardfehler in Prozent).

