



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern
Postfach 22 12 53 • 80502 München

Vorab per E-Mail (Anfragen@bayern.landtag.de)
Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom PI/G-4253-4/1189 I vom 14.06.2012	Unser Zeichen IID3-3641-002/04 Telefon / - Fax 089 2192-3534 / -13534	Bearbeiter Herr Oelschlegel Zimmer 206	München 31.07.2012 E-Mail hans_joerg.oelschlegel@stmi.bayern.de
---	--	---	--

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Florian Streibl vom 12.06.2012
betreffend Chancen und Risiken der Einführung einer Pkw-Maut**

Anlagen

5 Kopien dieses Schreibens

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

1. *Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, wie viele ausländische Kraftfahrzeuge in den Jahren seit 2005 die Bundesfernstraßen in Deutschland bzw. Bayern genutzt haben, aufgeschlüsselt nach:*
 - *den einzelnen Jahren,*
 - *den einzelnen Kfz-Arten (Pkw, Motorräder, etc.)?*

Aussagen zu Anteil und Zusammensetzung des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs am Gesamtverkehr können auf der Basis der alle fünf Jahre unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stattfindenden „Zählungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundes-

autobahnen und Europastraßen“ („Ausländerverkehrszählung“) getroffen werden. Die letzte Ausländerverkehrszählung fand im Jahr 2008 statt.

Die Ausländerverkehrszählung ist auf den Bereich des Autobahn- und Europastraßennetzes beschränkt. Aufgrund der geringen Länge der bayerischen Bundesstraßen, die zugleich Europastraßen sind, beschränken sich die folgenden Aussagen lediglich auf das Netz der Bundesautobahnen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt für das Jahr 2008 die Jahresfahrleistungen und die DTV-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr) der Kraftfahrzeuge insgesamt und der ausländischen Kraftfahrzeuge auf Bundesautobahnen in Bayern. Hierbei sind die Kraftfahrzeuge nochmals unterteilt in Personenverkehr PV (Pkw, Bus) und Güterverkehr GV (Lkw ≤ 3,5 t zul. Gesamtgewicht, Lkw > 3,5 t ohne Anhänger, Lastzüge).

Bayern	Kfz insgesamt (in- und ausländisch)			Ausländische Kfz		
	Jahresfahrleistung	DTV	Anteil am Kfz-Verkehr	Jahresfahrleistung	DTV	Anteil am Gesamtverkehr
	[Mio.Fz km]	[Kfz/24h]	[%]	[Mio.Fz km]	[Kfz/24h]	[%]
PV	35.955	38.066	79,7	3.173	3.359	8,8
GV	9.182	9.721	20,3	3.188	3.375	34,7
Kfz	45.136	47.786	100,0	6.361	6.734	14,1

Zum Vergleich zeigt die nachfolgende Tabelle die Werte für das gesamte Bundesgebiet:

Deutschland	Kfz insgesamt (in- und ausländisch)			Ausländische Kfz		
	Jahresfahrleistung	DTV	Anteil am Kfz-Verkehr	Jahresfahrleistung	DTV	Anteil am Gesamtverkehr
	[Mio.Fz km]	[Kfz/24h]	[%]	[Mio.Fz km]	[Kfz/24h]	[%]
PV	175.050	37.900	79,6	11.658	2.524	6,7
GV	44.802	9.700	20,4	12.706	2.751	28,4
Kfz	219.852	47.600	100,0	24.364	5.275	11,1

2. *Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, welche zusätzlichen Einnahmen in diesen Jahren zu erlösen gewesen wären, wenn es in Deutschland eine Maut analog zur österreichischen Vignetten-Lösung gegeben hätte?*

Bei einem durchschnittlichen Jahrespreis von 80 € für Pkw (2-Monatsvignette rd. 24 €, 10-Tagesvignette rd. 8 €) könnten auf Grundlage überschlägiger Berechnungen mit vereinfachenden Annahmen bundesweit zusätzliche Netto-Einnahmen (= Bruttoeinnahmen abzüglich Systemkosten) in der Größenordnung von rd. 2,7 Mrd. € pro Jahr erzielt werden. Dabei sind insbesondere auch Einnahmen durch Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 12 t mit entsprechend höherem Vignettenpreis einbezogen.

3. *Wie hoch ist der Gesamt-Investitionsrahmen, um die in Bayern überfälligen Investitionen in die Straßeninfrastruktur (gemäß Ausbauplan Staatsstraßen und Bundesverkehrswegeplan) zu finanzieren, aufgeschlüsselt nach:*

- *den aktuell nötigen Investitionen in die Staatsstraßen (Neubau und Sanierung),*
- *den aktuell nötigen Investitionen in die Bundesautobahnen in Bayern (Neubau und Sanierung),*
- *den aktuell nötigen Investitionen in die Bundesstraßen (Neubau und Sanierung)?*

Mit den derzeitigen Investitionsmitteln im Staatsstraßenhaushalt kann der Bestand der Straßen gesichert, Erhaltungsrückstände abgebaut und die Umsetzung der Ausbauplanprojekte vorangetrieben werden. Ferner können zahlreiche kleinere Projekte wie z. B. Radwegbauten, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit oder Lärmsanierungen umgesetzt werden.

Im Bundesfernstraßenbau, d. h. für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen benötigen wir zusätzliche Mittel, um den Bestand der Bundesfernstraßen zu sichern, Erhaltungsrückstände abzubauen und das vorhandene Baurecht für Bedarfsplanprojekte zeitnah umzusetzen.

Gegenwärtig besteht vollziehbares, aber noch nicht realisiertes Baurecht in Höhe von ca. 1,5 Mrd. €.

4. *Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, wie sich die Einführung einer Pkw-Maut auf Autobahnen auf die Verlagerung von Verkehr auf die nachgeordneten Straßen auswirkt (z. B. Erfahrungen aus Österreich, Schweiz, Italien)?*

Erkenntnisse zur Verlagerung von Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz nach Einführung einer Vignette liegen aus Österreich vor. Bei der Einführung der Vignettenpflicht im Jahr 1997 wurde eine Verlagerung von etwa zwei Prozent der Verkehrsleistung auf das mautfreie Straßennetz beobachtet, die nach einigen Jahren auf 0,5 % abgesunken ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Joachim Herrmann
Staatsminister