



## **Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Heiner Garg (FDP)

und

## **Antwort**

**der Landesregierung** – Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr

### **Auswirkungen der Mauthöheverordnung auf das Güterkraftverkehrsgewerbe in Schleswig-Holstein**

1. Wie war das jeweilige Abstimmungsverhalten Schleswig-Holsteins in den Ausschüssen sowie im Bundesrat zur „*Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung*“ (Bundesrats-Drucksache 567/08) am 7. November 2008? Wie begründet die Landesregierung das jeweilige Abstimmungsverhalten im Einzelnen?

Nach § 37 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundesrats sind die Verhandlungen der Ausschüsse vertraulich, soweit der Ausschuss nichts anderes beschließt. Zu dem jeweiligen Abstimmungsverhalten des Landes in den Ausschüsse kann daher keine Auskunft und keine Begründung gegeben werden.

2. Was waren aus Sicht der Landesregierung im Einzelnen die Gründe dafür, dass der Wirtschaftsausschuss des Bundesrates empfahl, der Verordnung nicht zuzustimmen? Teilt die Landesregierung die Auffassung des Wirtschaftsausschusses? Wenn ja, warum? Wenn nein, warum nicht?

Die Verhandlungen des Wirtschaftsausschusses des Bundesrats sind vertraulich, s. Absatz 1 der Antwort zu Frage 1. Die Landesregierung stellt keine Vermutungen an hinsichtlich der Auffassung des Wirtschaftsausschusses und der Gründe für sein Votum.

3. Wie beurteilt die Landesregierung die derzeitige Situation des Güterkraftverkehrsgewerbes in Schleswig-Holstein und welche Auswirkungen hatte der Beschluss des Bundesrates auf das Gewerbe?

Das Güterkraftverkehrsgewerbe in Schleswig-Holstein ist von den Auswirkungen der Finanzmarktkrise und der damit einhergehenden Konjunkturabschwächung stark betroffen. Besonders die Rückgänge der Transitverkehre im Hafenumschlag von und nach Skandinavien haben direkte Auswirkungen auf das Güterkraftverkehrsgewerbe. Die Landesregierung geht davon aus, dass die konjunkturpolitischen Maßnahmen des Konjunkturprogramms II der Bundesregierung die derzeitige Rezession und damit auch die Auswirkungen auf das Transportgewerbe abmildern.

Mit der Zustimmung des Bundesrats vom 7. November 2008 zur Erhöhung der LKW-Maut zum 1. Januar 2009 wurde eine für alle Transportunternehmen gleichermaßen geltende Gebührenerhöhung beschlossen. Eine solche Erhöhung der Transportkosten wird in einem funktionierenden Markt auf die Verlager bzw. auf die Endverbraucher umgelegt. Die Zustimmung des Bundesrats beinhaltet auch eine Entlastung des mittelständischen Transportgewerbes. Der Bundesrat hat seine Zustimmung zur Anhebung der Gebühren davon abhängig gemacht, dass die Gebühr für Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 bis Ende 2010 um 2 Cent je Kilometer abgesenkt wird. LKW dieser Schadstoffklasse sind die am häufigsten eingesetzten Fahrzeuge. Der Bundesrat hat gleichzeitig gefordert, die durch die Mauterhöhung erzielten Mehreinnahmen sowohl für die Verkehrsinfrastruktur als auch für Harmonisierungsleistungen zugunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes einzusetzen.

4. Was ist aus Sicht der Landesregierung unter den im Beschluss festgelegten „*Harmonisierungsleistungen zu Gunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes*“ zu verstehen? Wie kamen diese Leistungen bislang dem Schleswig-Holsteinischen Güterkraftverkehrsgewerbe zu Gute? Welche Maßnahmen wird die Landesregierung ergreifen, um dafür zu sorgen, dass diese entsprechenden Leistungen beim Güterkraftverkehrsgewerbe ankommen?

Die „Harmonisierungsleistungen zugunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes“ umfassen die Fördermaßnahmen, die zur Umsetzung der im Jahr 2003 durch den Deutschen Bundestag, den Bundesrat und die Bundesregierung gegebene Harmonisierungszusage in Höhe von 600 Mio. Euro p.a. beschlossen wurden. Neben dem „Mautermäßigungsverfahren“ für inländische Transportunternehmen, welches am 01.09.2007 durch eine Senkung der KraftSt abgelöst worden ist und „Förderprogramm zur Anschaffung besonders umweltfreundlicher LKW (Innovationsprogramm)“ wurden zum 1. Januar 2009 die Harmonisierungsmaßnahmen „De-Minimis-Beihilfen“ und „Förderprogramme zur Aus- und Weiterbildung“ umgesetzt. Mit diesem dann aus vier Komponenten bestehenden Harmonisierungspaket wird das jährliche Volumen in Höhe von 600 Mio. Euro erreicht.

Die Unternehmen des schleswig-holsteinischen Güterkraftverkehrsgewerbes haben die Möglichkeit, von diesen Fördermaßnahmen Gebrauch zu machen. Das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat das

Bundesamt für Güterverkehr (BAG) mit der Durchführung beauftragt. Anträge für 2009 können dort noch bis zum 15. Mai 2009 gestellt werden. Die Landesregierung geht davon aus, dass die Leistungen antragsgemäß bei den jeweiligen Unternehmen ankommen.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung für Steuerentlastungen und andere Kostenerleichterungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe in Schleswig-Holstein? Wie begründet die Landesregierung diese Auffassung?

Eine Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer, die im Übrigen nur noch bis zum 30. Juni 2009 zu den Landessteuern zählt und ab dem 1. Juli auf den Bund übergehen wird, ist für schwere Nutzfahrzeuge nicht möglich. Eine der Ausgleichsmaßnahmen für die Erhöhung der streckenbezogenen Maut im Jahr 2007 war die Absenkung der inländischen Kraftfahrzeugsteuer für diese Fahrzeuge bis auf das EU-rechtlich zugelassene Mindestniveau nach der Richtlinie 1999/62/EG.

6. Wie wird die Landesregierung die Forderung u.a. des Bundesverbandes Güterverkehr und Logistik, angesichts bevorstehender Insolvenzen und des bevorstehenden Verlustes von tausenden von Arbeitsplätzen, die beschlossene Mauterhöhung für zwei Jahre auszusetzen, umsetzen?

Die Landesregierung sieht keine Veranlassung, von dem Beschluss des Bundesrats vom 7. November 2008 zur Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeugzulassungs-Verordnung abzuweichen.