

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Bocian (CDU)

vom 13. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dezember 2023)

zum Thema:

Auswirkungen der Einführung der CO₂-Maut zum 1. Dezember 2023 und der Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024 auf Bundesstraßen in Berlin

und **Antwort** vom 28. Dezember 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Dez. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Lars Bocian (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/17609
vom 13. Dezember 2023

über Auswirkungen der Einführung der CO₂-Maut zum 1. Dezember 2023 und der Maut für
Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024 auf Bundesstraßen in Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Unternehmen des privaten Rechts mit Beteiligung des Landes Berlin und die bedeutenden Anstalten des öffentlichen Rechts um Stellungnahmen gebeten. Diese werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen der neuen Maut der Ampelregierung ab dem 1. Juni 2024 hinsichtlich des Ausweichens des Lkw-Verkehrs über 3,5 Tonnen auf parallel verlaufende Berliner Straßen („Mautumfahrvverkehr“)?

Frage 2:

Wie ist das Verfahren für Berliner Handwerker für eine Ausnahmegenehmigung bzw. Mautbefreiung innerhalb der Stadt?

Frage 3:

Wie schätzt der Senat die Auswirkungen des Mautumfahrvverkehrs auf die Ortsteile Rosenthal, Wilhelmsruh und Französisch Buchholz ein, da hier die Hauptstraßen in einem besonders schlechten Zustand sind?

Frage 4:

Welche Auswirkungen wird die Einführung der CO₂-Maut auf Bundesstraßen in Berlin zum 1. Dezember 2023 auf den innerstädtischen Verkehr haben?

Frage 5:

Welche Auswirkungen haben die Preissteigerungen durch die CO₂-Maut zzgl. MwSt. und die Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen tZGm (schwere Transporter z.B. Sprinter/Crafter) zzgl. MwSt. auf die Abfall- und Entsorgungswirtschaft und damit auf die Berliner Bürger?

Antwort zu 1 bis 5:

Die Fragen 1 bis 5 werden auf Grund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das „Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen“ (Bundesfernstraßenmautgesetz - BFStrMG) ist ein Gesetz des Bundes und am 19.07.2011 in Kraft getreten. Das Gesetz wird durch den Bund regelmäßig angepasst.

Eine dezidierte Darstellung der Phasen findet sich u.a. beim zuständigen Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM:

https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Standardartikel_Buehne/3_Gesetzes_Aenderung_mautrechtlicher_Vorschriften.html).

Seit dem 01.12.2023 ist die CO₂-Differenzierung der Maut in Kraft getreten. Damit enthält der Lkw-Mautsatz neben den Teilsätzen für Infrastrukturkosten und externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung auch einen Teilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen. Gemäß den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG werden Fahrzeuge in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eingeordnet. Der Ansatz verändert die Mautsätze in Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge und kann damit dazu beitragen, dass in Berlin die sektorspezifischen Emissionsziele des Verkehrs erreicht werden können. Der gewählte Ansatz erhöht bundesweit den Druck auf Fahrzeughersteller, zügig entsprechend betrieblich günstige Fahrzeuge an den Markt zu bringen und stellt einen Anreiz für eine Flottenerneuerung dar.

Die zu erwartenden Mehreinnahmen stehen im Wege der mautrelevanten Änderungen u.a. auch der Gemeinde Berlin als Straßenbaulastträger der Bundesstraßen im Zuge von Ortsdurchfahrten gemäß § 11 BFStrMG für die Verbesserung der Infrastruktur für die Bundesfernstraßen zur Verfügung.

Sektorenspezifische Auswirkungen (bspw. Entsorgungsunternehmen, Lebensmitteleinzelhandel, Möbeltransport o.ä.) sind abhängig von Fahrleistung, den eingesetzten (mautpflichtigen) Fahrzeugen und der Inanspruchnahme des mautpflichtigen Netzes. Eine (anteilige) Umlegung der Kosten ist – wie auch bei den diversen bisher erfolgten Anpassungen – zu erwarten.

Frage 6:

Mit welchen Preissteigerungen für den Landeshaushalt rechnet der Senat durch die Einführung der CO₂-Maut zum 1. Dezember 2023 und der Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024?

Antwort zu 6:

Direkte Auswirkungen für den Landeshaushalt sind nicht ableitbar. Auch hier sind die Kosten abhängig von Fahrleistung, den eingesetzten (mautpflichtigen) Fahrzeugen und der Inanspruchnahme des mautpflichtigen Netzes.

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) teilte hierzu mit, dass keine direkten und belastbaren Auswirkungen auf den Haushalt des Landes abgeleitet werden können. Die Anzahl der Transporter der BVG, die von einer CO₂-Maut betroffen sein könnten und deren Fahrten auf Mautstraßen sind als gering anzusehen. Insgesamt wurden 41 Fahrzeuge bei der BVG identifiziert und registriert, für 15 dieser Fahrzeuge wird eine Mautbefreiung erwartet.

Die Berliner Wasserbetriebe (BWB) teilten mit, dass aktuell insgesamt rund 200 mautpflichtige Fahrzeuge im Einsatz sind. Zukünftig erhöht sich diese Anzahl um weitere 100 Fahrzeuge. Die Fahrleistung der Fahrzeuge der BWB beträgt durchschnittlich weniger als 10.000 Km im Jahr. In Abhängigkeit von der Inanspruchnahme des mautpflichtigen Netzes werden pro Fahrzeug zusätzlich Kosten in Höhe von 200 € -500 € avisiert.

Die Berliner Stadtreinigung (BSR) teilte hierzu mit, dass die aktuelle Gebührenperiode die Jahre 2023 und 2024 umfasst. Im Rahmen der Vorkalkulation konnten die Auswirkungen der CO₂-Maut noch nicht berücksichtigt werden. Zum Zeitpunkt der Ermittlung unserer Planansätze im Frühjahr 2022 waren die finanziellen Auswirkungen bezogen auf den jetzt vorhandenen Fuhrpark noch nicht genau zu beziffern. Die Auswirkungen wird die BSR im Rahmen der nach Ablauf der Gebührenperiode zu erstellenden Nachkalkulation ermitteln. Darüber hinaus wird die CO₂-Maut in der Gebührenperiode 2025/26 kalkuliert. Der aus diesem Sachverhalt resultierende Einzeleffekt kann derzeit noch nicht beziffert werden.

Berlin, den 28.12.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt