

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)378-C
Stellungnahme zur ÖA am
19.10.2016



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

20.04.2016

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Dr. Gerhard Schulz
Leiter der Unterabteilung G 1
Postfach
11030 Berlin

Bearbeitet von
Thomas Kiel
Dr. Markus Brohm
Carsten Hansen

Telefon: 030-37711-520
Telefax: 030-37711-509
Telefon: 030-590097-331
Telefax: 030-590097-430
Telefon: 030-77307-206
Telefax: 030-77307-222

per E-Mail:
ual-g1@bmvi.bund.de
ref-g14@bmvi.bund.de
christian.kunze@bmvi.bund.de

E-Mail:
thomas.kiel@staedtetag.de
markus.brohm@landkreistag.de
carsten.hansen@dstgb.de

Aktenzeichen
66.00.70 D (DST)
IV/2 734-05 (DSTGB)

Entwurf Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Ihr Zeichen G 14/3153.1/3

Sehr geehrter Herr Dr. Schulz,

vielen Dank für die Möglichkeit, zum oben genannten Entwurf Stellung nehmen zu können. Wir dürfen allerdings darauf hinweisen, dass die Frist bedeutend zu kurz bestimmt ist, um unsere Mitglieder zu konsultieren. Wir können daher zu dem Themenbereich nur vorläufig Stellung nehmen und behalten uns weitere Stellungnahmen vor.

Allgemein

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt grundsätzlich das Vorhaben, die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten, als einen Schritt in die richtige Richtung. Ziel muss es jedoch sein, die Lkw-Maut auf das gesamte öffentliche Straßennetz auszudehnen, um für die Infrastrukturen aller staatlichen Ebenen einschließlich der Länder und Kommunen über eine stärkere Nutzerfinanzierung zu zusätzlichen Mitteln für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu gelangen. Auch wenn wir uns eine frühere Ausweitung als zum angestrebten Datum Mitte 2018 gewünscht hätten, so begrüßen wir doch, dass mit dem Entwurf das gesetzgeberische Verfahren begonnen werden soll.

Zu Art. 1 Nr. 1

Die Ausdehnung der Nutzerfinanzierung durch eine Ausdehnung der Lkw-Maut entspricht der von den kommunalen Spitzenverbänden lange erhobenen Forderung. Mit der nun vorgeschlagenen Ausdehnung der Lkw-Maut werden einige Probleme, die sich aus der Beschränkung der Mauterhebung auf Bundesautobahnen und einige Abschnitte von Bundesstraßen ergeben haben, behoben. Besonders die aus der Praxis immer wieder berichtete Problematik der Ausweichverkehre wird für das Netz der Bundesfernstraßen hinfällig, bleibt allerdings bezüglich des nachgeordneten Netzes der Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen fortbestehen. Des Weiteren halten wir die Ausweitung für geeignet, die in der Begründung enthaltene Zielsetzung, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern, zu erreichen.

Die Kommunalen Spitzenverbände halten es jedoch weiterhin für dringend erforderlich, die Lkw-Maut auf alle Straßen auszudehnen. Die Beschränkung der Ausdehnung entsprechend § 1 des Entwurfes ist zu eng gerade angesichts der Zielsetzungen, die im vorliegenden Gesetz nur für die Bundesfernstraßen formuliert werden.

Einzubehühende Fahrzeuge

Wir schließen uns der Auffassung der Verkehrsministerkonferenz an, dass hinsichtlich der Ausnahmen vom Geltungsbereich, Kraftomnibusse im Linienverkehr nach § 42a in die Maut einzubeziehen sind (Rückausnahme in § 1 Abs. 2 Nr. 1). Ein Fernbus wiegt ca. 18t und ist überwiegend auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Einsatz. Die Finanzierung der Abgabe wird nach ersten überschlägigen Rechnungen die Passagiere mit Kosten in Höhe von 0,2 bis 0,4 ct belasten.

Die eigenwirtschaftlichen Verkehre haben auch unter dem Aspekt der Gleichstellung von Eisenbahn- und Straßenfernverkehren für ihre Infrastrukturkosten (Stations- und Trassenpreise) anteilig aufzukommen.

Finanzierung

Die Zielsetzung, mit der Ausweitung der Nutzerfinanzierung im Wege der Ausweitung der Lkw-Maut die Finanzierung von Verkehrswegen zu verbessern, gilt ebenso für die Landesstraßen und auch für die Straßen der kommunalen Baulastträger.

Die inhaltliche Begründung des Regelungsvorschlages zur Ausweitung der Maut hebt darauf ab, dass die Lkw sämtliche Bundesstraßen benutzen und die Verkehrsinfrastruktur belasten, für diese Belastung aber nur auf einem Teil des genutzten Netzes, dem bislang bemauteeten Netz, einen Refinanzierungs- und Erhaltungsbeitrag leisten.

Diese Begründung trifft inhaltlich vollständig auch auf das von den kommunalen Straßenbaulastträgern vorgehaltene Straßennetz zu. Zugleich ist die Straßennutzung von Lkw im nachgeordneten kommunalen Straßennetz wegen der spezifischen Fahrdynamik erheblich belastender für die Infrastruktur, als auf dem für den weiträumigen Verkehr optimierten Fernstraßennetz. Viele Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, Ampelstops, Einmündungen, Stop and Go im Stadtverkehr sowie vergleichsweise enge Kurvenradien verursachen hier erheblich größere Schubkräfte auf die Straßeninfrastruktur.

Daher kann der vorliegende Vorschlag nur als erster Schritt begrüßt werden, er ist jedoch nicht hinreichend, um die Problematik der Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur und der höheren Erhaltungsaufwendungen wegen erheblich größerer Belastungen durch

den Lkw-Verkehr gesamthaft gerecht zu werden. Um die Finanzierung der Straßeninfrastruktur durch zusätzliche Mittel zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, muss die Nutzerfinanzierung konsequent vorangetrieben und auf alle Straßen ausgedehnt werden.

Nachhaltigkeit

Unter Punkt 4.9. der allgemeinen Begründung wird auf den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie Bezug genommen. Es wird ausgeführt, dass die Ausdehnung der Maut auf die Bundesstraßen zu einem Teil externe Kosten (bes. Luftverschmutzungskosten) berücksichtigt und zur Internalisierung dieser Kosten beiträgt. Darüber hinaus könne sich die erweiterte Mautpflicht positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt auswirken.

Diese Effekte müssen in der gleichen Weise angenommen werden, wenn die Maut auf alle Straßen ausgedehnt wird. Der Verzicht auf die Ausdehnung der Maut auf alle Straßen bedeutet auch einen Verzicht darauf, Wirkungsanteile des Verkehrssektors für die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung zu erzielen.

Mautaufkommen

Eine zentrale Regelung für die Kommunen wird in Art. 1 Nr. 9, § 11 des Entwurfes getroffen.

Wir begrüßen, dass für die Träger der Straßenbaulast ein Anspruch auf Erhalt des Mautaufkommens klargestellt wird (Straße finanziert Straße). Wir begrüßen weiterhin, dass dieser Anspruch auf andere Träger der Straßenbaulast als den Bund ausgeweitet wird. Dies bezieht sich bisher auf die Gemeinden mit mehr als 50.000 bzw. 80.000 Anwohner entsprechend § 5 a Abs. 2a Bundesfernstraßengesetz.

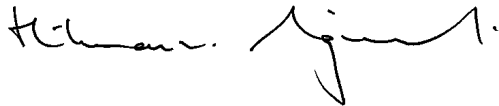
Im Entwurf des § 11 Abs. 3 wird von den Anteilen anderer Straßenbaulastträger gesprochen. Dies legt nahe, dass es Überlegungen für die Zumessung des Mautaufkommens gibt. In der Begründung heißt es dazu, dass sich ca. 8 % der Bundesfernstraßen in der Trägerschaft anderer Straßenbaulastträger als dem Bund befinden. Im Weiteren sind jedoch keine Hinweise für die Zuweisung des Mautaufkommens an die kommunalen Straßenbaulastträger enthalten. Vielmehr wird pauschal auf noch zu schaffende Grundlagen für die Berechnung der Anteile verwiesen.

Wir weisen schon jetzt darauf hin, dass eine an der Streckenlänge des Netzes in kommunaler Baulastträgerschaft orientierte Berechnung der Aufkommensanteile den Erwartungen der Kommunen allein nicht gerecht wird. Desgleichen halten wir eine Orientierung der Berechnung am Fahrzeugaufkommen oder den auf den Strecken erbrachten Verkehrsleistungen für nicht hinreichend. Vielmehr muss berücksichtigt werden, dass die Fahrdynamik im Bereich des kommunalen Straßennetzes insgesamt besondere Belastungen verursacht und in erheblich höherem Maße schädigend für die Verkehrsinfrastruktur ist, als auf Bundesfernstraßen und Bundesautobahnen, auf denen ein vergleichsweise gleichmäßiges und die Fahrbahn wenig belastendes Fahrprofil festzustellen ist.

Wir schlagen vor, diese Aspekte als grundlegende Kriterien für die Berechnung der Anteile kommunaler Straßenbaulastträger am Aufkommen der Maut im Gesetzentwurf ausdrücklich zu benennen.

Wir behalten uns weitere ergänzende Stellungnahmen vor und stehen für eine Erörterung der weiteren Ausgestaltung zur Verteilung des Mautaufkommens ab 2018 selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Mathias Wohltmann
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter des
Deutschen Städte- und Gemeindebundes