

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



Stellungnahme in der Öffentlichen Anhörung des „Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur“ am 19. Oktober 2016 zum

„Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, BT-Drucksache 18/9440“

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

---

## Allgemeine Anmerkungen:

Der BUND begrüßt, dass das Vierte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes die Lkw-Maut auf alle Bundesfernstraßen, also auf insgesamt fast 40.000 Bundesstraßen ausweitet, von denen bisher 2.300 km bemautet sind. Das ist ein wichtiger Schritt in Richtung Bemautung des gesamten Straßennetzes wie das in der Schweiz heute schon der Fall ist. Der BUND hat diese umfassende Bemautung seit Beginn der Debatte über die Lkw-Maut vertreten. Eine Einbeziehung der Straßen in der Baulast der Länder und teilweise auch der Kommunen ist mit Blick auf die Wahrung der Einheitlichkeit der Lebensverhältnisse geboten, denn auf allen staatlichen Ebenen gibt es ein gleich gelagertes Problem der Refinanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Und die Nutzerfinanzierung ist dafür die am besten geeignete und verursachergerechte Lösung. Außerdem würde dadurch das Problem der Mautausweichverkehre an der Wurzel gelöst.

Auch die Absicht, die Lärmkosten künftig anzulasten ist zu begrüßen. Dadurch kann die Gesundheit der Bürger besser geschützt werden, verkehrslenkende Effekte können erzielt, ein effektiveres Verkehrsmanagement durchgeführt werden. Allerdings fehlt bisher die Einbettung in ein Gesamtkonzept, das auf die vollständige Anlastung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern zielt und eine EU-Initiative für eine entsprechende Veränderung der Eurovignetten-Richtlinie unternimmt. Diese Anlastung der externen Kosten an alle Verkehrsträger wäre ein entscheidender Schritt zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem. Zudem würde die Einhaltung der Klimaziele, die im Verkehrssektor derzeit krass verfehlt werden sowie weitere Umweltziele ermöglicht.

Das 4. Bundesfernstraßenmautänderungsgesetz dient primär der Erzielung höherer Einnahmen und ist nicht in ein Gesamtkonzept der Nutzerfinanzierung im Verkehr und eine Verkehrsträger übergreifende Planung eingebunden. Die Maut für Fernbusse wird nur angekündigt. Auch für die Ausweitung der Lkw-Maut auf kleinere Fahrzeuge zwischen 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gibt es nur einen Prüfantrag der bis „spätestens bis Ende 2017“ zu erfüllen ist.

Satt in den Kreislauf „Verkehr finanziert Verkehr“ fließen die Einnahmen aufgrund von Haushaltsbeschlüssen in den Kreislauf „Straße finanziert Straße“ durch den negative Umweltwirkungen verstärkt werden. Verkehrsprobleme lassen sich aber in Städten, in den Korridoren des Seehafen-Hinterlandes und in der Europäischen Union insgesamt nur durch eine Gesamtverkehrsplanung lösen, die alle Verkehrsträger einschließt.

Eine zentrale Frage in Zusammenhang mit der Mautausweitung auf alle Bundesstraßen, nämlich ob für Bundesstraßen und Bundesautobahnen einheitliche Mautsätze erhoben werden können ist leider ungeklärt. Würden den Bundesstraßen aufgrund der niedrigeren Verkehrsfrequenz von Lkw über 7,5 Tonnen zGG etwa doppelt so hohe Mautsätze pro Kilometer angerechnet wie auf Autobahnen, hätte das erhebliche Auswirkungen auf das nachgelagerte Straßennetz und auf ländliche Räume. Der Bundestag sollte daher einen Grundsatzbeschluss für die Einführung eines für Bundesautobahnen und Bundesstraßen einheitlichen Durchschnittsmautsatzes auf allen Bundesfernstraßen verabschieden. Mit der EU-Kommission sollte unverzüglich verhandelt werden. Eine Verletzung des Diskriminierungsverbots der Europäischen Union durch eine solche Regelung ist nicht erkennbar.

## Anmerkungen zu einzelnen Punkten:

(1.) Hauptziel des Gesetzes ist das Erzielen von Einnahmen. Verkehrsminister Dobrindt führte dazu im Bundestag aus: „Es geht im Wesentlichen darum, dass wir unseren Rekordmittelaufwuchs für die Infrastruktur auch in die Zukunft verstetigen.“ (169. Sitzung des Bundestages v. 11.5.2016).

Lenkungsziele sind dagegen nicht definiert, mit Ausnahme sauberer Lkw, die aber mit der Spreizung der Mautsätze und nicht mit der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen zusammenhängen. Das Ziel der Verlagerung von Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff wird erwähnt. Ein solcher Effekt könnte sich bei einem Durchschnittsmautsatz auf Autobahnen ergeben, der die Absenkung der Mautsätze in 2014 kompensieren könnte.

(2.) Ausweichverkehre: Die Frage der Höhe der Mautsätze auf Bundesstraßen und deren Spreizung ist leider noch nicht geklärt. Weil die auf Bundesstraßen niedrigere Verkehrsfrequenz schwerer Lkw zu deutlich höheren Wegekosten pro Fahrzeug führen, könnten die Mautsätze pro Kilometer im Vergleich zu Autobahnen wesentlich höher liegen und würden zu einer Benachteiligung des ländlichen Raums und zu unerwünschten Ausweicheffekten auf das den Bundesstraßen nachgeordnete Straßennetz führen. Angeglichene Mautsätze zwischen Bundesstraßen und Bundesautobahnen sind notwendig, um die Forderung nach gleichwertigen Lebensverhältnissen im Bundesgebiet zu erfüllen und diese Ausweicheffekte zu verhindern. Diese Frage muss rasch mit der EU-Kommission verhandelt werden.

Als mögliche Gegenmaßnahme sollte die Ausdehnung der Mautpflicht auf Straßen im nachgeordneten Netz geprüft werden – z.B. mit Hilfe des bisherigen § 1 Absatz 4 und 5 BFStrMG – um Ausweichverkehre zu vermeiden oder aus Gründen der Verkehrssicherheit (vgl. dazu auch die Bundesrats-Stellungnahme). Auch bei der Bemaatung innerstädtischer Bundesstraßen müssen bei der Unterscheidung zwischen Mautstrecken und Nicht-Mautstrecken unerwünschte Effekte vermieden werden.

(3.) Vergaberechtlich bestehen erhebliche Risiken: Die Direktvergabe der technischen Aufrüstung an Toll Collect kann ein Präjudiz für den Vertrag über den Mautbetrieb, der aus Gründen des Vergaberechts neu ausgeschrieben werden muss, darstellen.

(4.) Einnahmeverwendung: Die Einnahmeschätzung von "bis zu 2 Mrd. Euro" zusätzlich erscheint recht optimistisch, hängt entscheidend von der Mauthöhe ab. Laut § 11 werden diese Gebühren „vollständig im Bundeshaushalt vereinnahmt und ... zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt.“

Diese Zweckbindung der Einnahmen für die Verkehrsinfrastruktur insgesamt erscheint sinnvoll. Aufgrund haushaltsgesetzlicher Festlegung ist diese breite Zweckbindung aber ausschließlich auf Straßeninvestitionen eingeschränkt. Da die Mauteinnahmen auch aus der Anlastung externer Kosten stammen, müssen mindestens diese für die Reduzierung von Umweltbelastungen verwendet werden, also z.B. für Investitionen in umweltfreundlichere Verkehrsträger wodurch die die Belastungen durch Lkw sinken.

Besonders fragwürdig werden diese Verwendungsregeln in den Gemeinden, deren Bundesstraßen bemaute werden. Ihnen sollen die anteiligen Einnahmen über die Länder zugeschrieben werden. Gemäß § 11 des 4. BFStrMÄndG muss das auf Bundesstraßen in kommunaler Baulast erhobene Mautaufkommen ausschließlich für die Finanzierung dieser Bundesstraßen genutzt werden. Sie

---

müssen diese auch dann in den Ausbau oder die Erneuerung des Bundesstraßennetzes investieren, wenn es, z.B. wegen jüngst erneuerter Straßen dafür keinen konkreten Bedarf gibt.

Die optimale Lösung sind Verkehrsträger übergreifende Investitionen, die sich an einem übergreifenden Zielsystem ausrichten, wie es z.B. im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten, allerdings nicht in die Praxis umgesetzt ist.

(7.) Die Anlastung externer Lärmkosten ist heute bereits im Rahmen der Eurovignettenregelung und zusätzlich zu den Schadstoffkosten möglich. Diese verstärkte Internalisierung externer Kosten ist nicht nur aus einnahmepolitischen Gründen sinnvoll, sondern auch um Lenkungswirkungen zu erzielen und die Belastung in stark exponierten Gebieten zu vermindern, die von Bundesstraßen durchzogen werden.

Berlin, den 18.10.2016

Kontakt:

Dr. Werner Reh  
Leiter Verkehrspolitik  
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin