



Wortprotokoll der 77. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 19. Oktober 2016, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt **Seite 3**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 18/9440

Bundesfernstraßenmautgesetz

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Anlage: Stellungnahmen der Experten **Seite 17**

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Lenkert, Ralph Menz, Birgit Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Einzigster Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 18/9440

Vorsitzender: Ich begrüße alle recht herzlich zu unserer heutigen 77. Sitzung, der öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung. Zu dieser Anhörung darf ich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Prof. Dr. Thorsten Beckers von der Technischen Universität Berlin (TU Berlin). Herrn Prof. Torsten Böger von der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG). Herrn Henryk Bolik von der Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG. Herrn Stefan Gerwens von Pro Mobilität. Herrn Michael Korn von Alfen Consult GmbH. Herrn Dr. Werner Reh vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND). Frank Schmid von Schmid Mobility Solutions GmbH. Dann haben wir die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände bei uns, Herrn Dr. Markus Brohm, Deutscher Landkreistag. Herzlich Willkommen. Es war sehr kurzfristig, wir freuen uns, dass es trotzdem geklappt hat. Vom Deutschen Städte- und Gemeindebund ist Herr Carsten Hansen hier. Beide hatten keine Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme mehr. Sie werden Gelegenheit haben, bei der Beantwortung von Fragen Ihren Standpunkt ausführlicher darstellen zu können.

Allen anderen möchte ich für die schriftlichen Stellungnahmen danken. Sie wurden verteilt, sind im Internet abrufbar und liegen hier aus.

Zum Verfahren: Wir haben uns darauf verständigt, keine Eingangsstatements zu machen. Wir werden 2 Fragerunden durchführen, in der die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu 3 Fragen an bis zu 3 Sachverständige stellen können. Wir haben eine Redezeit für die Fragesteller von 3 Minuten vereinbart. Wir bitten auch bei den Antworten auf die Zeit zu achten, da wir maximal 1 ½ Stunden zur Verfügung haben. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir ein Wortprotokoll erstellen. Deswegen ist wichtig, jeweils am Anfang den Namen deutlich zu hören.

Wir beginnen jetzt mit der CDU/CSU-Fraktion. Das Wort hat der Kollege Holmeier.

Abg. **Karl Holmeier** (CDU/CSU), vielen Dank! Ich hätte 2 Fragen. Zunächst die Frage 1 an Herrn Bolik und zwar zum Thema „Mautregelung zwischen 7,5 und 12 Tonnen“. Wir haben, als die Maut-Grenze auf 7,5 Tonnen abgesenkt wurde, im Jahre 2015 einen Entschließungsantrag auf den Weg gebracht, dass bei der Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen im Jahr 2018 zu prüfen ist, eine Regelung auf den Weg zu bringen: Wie können wir die Unterschiede bei 7,5 bis 12 Tonnen und bei 38 oder 40 Tonnen mit gleicher Achszahl ausgleichen? Wir sehen darin eine Ungleichbehandlung zwischen den Fahrzeugen mit 8,5 oder 9 Tonnen, das sind häufig Wagen des Handwerks, und den schweren Sattelfahrzeugen.

Frage 1: Wie schätzen Sie die vorgenannte Problematik ein? Und welche technischen sowie gesetzgeberischen Möglichkeiten gibt es, hierfür eine Lösung zu finden?

Frage 2 an Herrn Korn: Hier geht es um die Höhe der Mautsätze. Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesfernstraßen hat Auswirkungen auf den ländlichen Raum, sie kann dort zu Preisanstiegen führen. Andererseits profitiert natürlich auch der ländliche Raum, weil zusätzliches Geld zur Verfügung steht. Die Mautkosten werden erst im Rahmen eines neuen Wegekostengutachtens 2018 festgesetzt, sodass wir dazu aktuell noch keine Werte haben. Wir müssen in besonderer Weise darauf achten, dass wir gleiche Mautsätze auf Autobahnen und auf Bundesstraßen haben.

Deshalb meine Frage: Sehen Sie dies genauso? Was können bzw. sollen wir jetzt schon verbindlich tun, um ein eindeutiges und verpflichtendes Signal zu setzen, dass bei Einführung der Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen die Mautsätze nicht höher sind als auf der Autobahn? Danke!

Vorsitzender: Dann kommt zuerst Herr Bolik, bitte.

Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Es geht letztlich darum, ob man den Tarif weiter differenzieren kann. Wir haben heute eine Differenzierung nach Gewicht; ab einem bestimmten Gewicht gibt es eine Maut, darunter nicht. Und wir haben eine Differenzierung nach der Schadstoffrelevanz, die hier nur bedingt greift; ein Unterschied zwischen 12 Tonnen und 7,5 Tonnen lässt sich visuell nicht so einfach erfassen. Technische Möglichkeiten gibt es ohne Ende.



Bei dem jetzt geplanten Vorgehen wird nicht in der On-Bord-Unit ausgerechnet, ob es ein mautpflichtiger Fall ist oder nicht. Aber auch, welche Schadstoffkategorie das ist, da könnte man genauso gut Fahrzeugdaten installieren. Das ist eine Frage der Zeit und der technischen Umsetzung. Ich persönlich halte das für notwendig. Wir haben im Auftrag des Verkehrsministeriums seit 10 Jahren den Mautverkehr in Folge der Bemaung der Bundesautobahnen und die Ausweichreaktionen beobachtet. Erfahrungen über die Verhaltensweisen der Fahrzeuge unter 12 Tonnen, also zwischen 7,5 und 12 Tonnen, liegen noch nicht vor. Zusammenfassend: ich würde es als sinnvoll erachten, dass man eine weitere Tariffdifferenzierung einführt. Das ist technisch möglich und es müsste geprüft werden, welche Voraussetzungen dazu zu schaffen sind. Ich denke, in den On-Bord-Units müsste das relativ einfach implementiert werden können.

Eine andere Frage, die sich in dem Zusammenhang stellt ist: Was ist mit Anhängern? Lastwagen ohne Anhänger oder mit Anhänger? Auch dort müsste man möglicherweise, wenn das System angelaufen ist, die Lage beobachten und weiter justieren. Das wird sich zeigen!

Vorsitzender: Danke, Herr Bolik! Ich bitte deutlich ins Mikrofon zu sprechen, das hilft dem Ausschusssekretariat auch beim Wortprotokoll. Herr Korn.

Michael Korn (Alfen Consult GmbH): Vielen Dank für die erneute Einladung in den Ausschuss. Zu Ihrer Frage kann ich nur sagen: in der Tat ist das Gutachten Ende August gestartet. Wir haben also vor, diese Frage, die Ihnen zwangsläufig auf den Nägeln brennt, innerhalb des Gutachtens intensiv zu bearbeiten und darauf hinzuwirken, dass tatsächlich auf beiden Straßenkategorien (Autobahn und Bundesstraßen) die gleichen Mautsätze gelten werden. Das hat natürlich eine Reihe von Implikationen, gerade für Verdrängungsverkehre, mit denen man sich ganz anders beschäftigen muss, als wenn man gleiche Mautsätze auf beiden Strecken hat. Wir hatten in dem bisherigen Gutachten 2013 verschiedene Mautsätze ausgewiesen, sodass man in etwa eine Abschätzung hat, wie die Veränderungen aussehen. Sie fragen, welche Dinge getan werden können, damit dieses Ergebnis auch tatsächlich möglich wird. Da muss man natürlich sagen, dass wir hier insbesondere mit der EU-Kom-

mission in Diskussionen sind. Wir müssen gewährleisten, dass die beiden Netze, die nach unseren Gesichtspunkten in Deutschland dem Fernverkehr dienen, und die insofern denselben Zweck verfolgen, auch als ein einheitliches Netz durch die EU-Kommission wahrgenommen werden. Die Kommission muss zustimmen, dass tatsächlich ein einheitlicher Mautsatz auf beiden Straßenkategorien Autobahn und Bundesstraßen gelten kann. Wie Sie das konkret unterstützen können: da haben Sie sicherlich die besseren Erfahrungen.

Vorsitzender: Danke, Herr Korn! Jetzt die Fraktion DIE LINKE. der Kollege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Wir haben uns mit den Stellungnahmen kurz befassen können. Am interessantesten sind, auch für meine Nachfragen, die vom BUND. Von daher möchte ich meine Fragen in dieser Runde an Dr. Werner Reh richten. Dies verbunden mit der Vorbemerkung, dass unser politischer Ansatz immer gewesen ist, dass wir die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen wollen. Es geht darum, dass wir den Wettbewerbsnachteil für den Güterverkehr auf der Schiene verringern und deshalb diese Ungleichbehandlung schnellstmöglich beenden wollen. Auch die Einhaltung und das Erreichen von Klimazielen macht es notwendig, zu einer entsprechenden Bemaung zu kommen, um verkehrslenkend einzugreifen.

Meine konkreten Fragen sind: In welchem verkehrspolitischen Rahmen müsste die Bundesstraßenmaut eingebettet sein? Eine einzelne Maßnahme kann diesen großen übergeordneten Zielen nicht gerecht werden. In welchen Rahmen müssen sie eingebettet sein, damit sie eine wirklich effektive Lenkungswirkung in Richtung eines umweltverträglichen Güterverkehrs entfalten kann?

Meine 2. Frage: Welche Änderungen am Fernstraßenmautgesetz sind Ihrer Meinung nach nötig und möglich, um auch diesem Ziel der Kostenwahrheit im Güterverkehr näher zu kommen und die Lenkungswirkung des Gesetzes zu verbessern? In diesem Zusammenhang geht es uns nicht nur um Bemaung von Güterverkehr, sondern bei den Fernbussen auch um die Frage der Bemaung von Personenverkehren.

Dazu meine Frage: Ist aus Ihrer Sicht auch die Notwendigkeit einer Bemaung von Fernbussen gegeben?



Vorsitzender: Herr Reh, bitte.

Dr. Werner Reh (BUND e.V.): Vielen Dank! Der erste Punkt: der verkehrspolitische Rahmen fällt dadurch auf, dass viele Schritte in die richtige Richtung unternommen werden, aber das Gesamtkonzept nicht erkennbar ist. Das muss auch verkehrspolitisch angelegt sein. Der Schritt zur Einbeziehung der Lärmkosten ist ein sehr guter und richtiger, ebenso wie die Ankündigung, dass die Fernbusse mit bemautet werden sollen. Deswegen muss man mit Blick auf die klimapolitische Herausforderung und die Tatsache, dass der Verkehr bisher noch überhaupt keinen Beitrag zur Klimaschutz geleistet hat – er hat gegenüber von 2015 im Vergleich zu 1990 sogar als einziger Sektor in der CO₂-Emission zugelegt – Maßnahmen ergreifen, die den Rahmen etwas weiter spannen. Verkehrsverlagerung wird dann möglich werden. Ich denke, ein kleiner Effekt könnte entstehen, wenn einheitliche Mautsätze gelingen, so dass die Autobahn etwas höher bepreist werden kann. Das könnte die Absenkung der Maut in 2014 etwas ausgleichen. Das wäre ein kleiner Vorteil für die Bahn. Aber es wird erst dann ein größerer Effekt auftreten, wenn die Einbeziehung der externen Kosten bei allen Verkehrsträgern angegangen wird. Es war bei den Anhörungen in der Vergangenheit versprochen worden, mit der EU entsprechend zu verhandeln. Das ist unser Ziel, die volle Anlastung der externen Kosten, in Besonderheit der Klimakosten bei allen Verkehrsträgern. Das wäre das Petitum, diesen Weg zu gehen und klar zu beschreiben, dass das ein Verhandlungsziel gegenüber der Europäischen Union ist. Dann wäre in der Tat ein Gesamtverkehrssystem im Entstehen begriffen, das effizienter und klimagerechter wäre.

Was sollte man konkret an diesem Gesetzentwurf ändern? Einheitliche Mautsätze kann man mit Blick auf das Wegekostengutachten nicht hineinschreiben. Einen Grundsatzbeschluss bzw. eine klare Selbstbindung aufzunehmen, wäre aus meiner Sicht wichtig. Sonst hat man Ausweichverkehre in das nachgeordnete Straßennetz, die ganz beachtlich und eben negativ wären für Klima und Verkehrssicherheit.

Zur Verpflichtung, eine Fernbusmaut einzuführen - es gibt keine Gründe, die dagegen sprechen. Aus unserer Sicht wäre eine solche Selbstbindung wichtig. Die Möglichkeit, schrittweise externe

Kosten weiter anzulasten, ist abhängig davon, dass die Eurovignettenrichtlinie geändert wird. Die sofortige oder baldige Einbeziehung der Lärmkosten wurde genannt. Wir glauben, dass der Kreislauf – der de facto nicht im Gesetz festgelegt ist, sondern in den Haushaltsbeschlüssen – „Straße finanziert Straße“ ungünstig ist, weil dadurch die Reinvestition in das Straßennetz mit den Effekten höherer CO₂-Emissionen stimuliert werden. Wir empfehlen den Kreislauf „Verkehr finanziert Verkehr“, weil das Verkehrsproblem in den Städten, in den Korridoren des Seehafenhinterlandes und in der ganzen Europäischen Union nur durch integrierte Verkehrsplanung aller Verkehrsträger gelöst werden kann. Das wäre ein großer Schritt, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen: Umweltziele, Klimaschutzziele, Stärkung der Schiene. Das wollen eigentlich alle, weil die Kapazitäten der Schiene durchaus beachtlich sind.

Vorsitzender: Für die SPD-Fraktion der Kollege Hartmann, bitte.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Zunächst mal an alle Sachverständigen herzlichen Dank, auch für das Einreichen der schriftlichen Stellungnahmen, die weitere Problemkreise bzw. Herausforderungen aufgegriffen haben und deutlich machen, dass wir mit der Ausweitung der Lkw-Maut einen ganz entscheidenden Schritt gehen und insbesondere auch im Zeitraum 2018 bis 2022 – unter Zugrundelegung eines neuen Wegekostengutachtens, einer neuen Berechnung der Wegekosten – eine besondere Herausforderung haben werden. Deswegen möchte ich den Blick auf diesen Zeitraum richten und die Fragen an Herrn Prof. Dr. Beckers und an Herrn Gerwens richten und ihre unterschiedlichen Blickwinkel erbitten.

Zum einen würde ich gerne von Ihnen, Herr Prof. Dr. Beckers, folgendes erfahren: Sie thematisieren die Fortentwicklung der Wegekostenrichtlinie auf europäischer Ebene. Diese hat auch andere Hintergründe, nämlich dass man über Internalisierung von externen Kosten nachdenken kann bzw. auch über die Ausweitung der Kostenanteile, die entstehen, um zu einer fairen Bemautung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern zu kommen. Zum anderen kann es auch aus nationaler Sicht geboten sein, weil es möglicherweise schwierig ist, bestimmte Kostenanteile anzulasten. Dann gehe ich zu Herrn Gerwens über, wo der Punkt



auch aufgegriffen wird.

Wie viele Autobahnähnliche Teilnetze kann ich eigentlich bilden? Autobahnähnliche Bundesstraßen kann ich dem Autobahnnetz zuschlagen. Wie weit geht das bei der Bundesstraße und kann uns dieser Ansatz helfen, schon unter dem geltenden Recht? Wie können wir diese Gewichtung der Mautsätze dazu nutzen, dass es nicht zu unerwarteten oder ungewünschten Verlagerungswirkungen kommt? Sie haben Berechnungsbeispiele eingefügt. Wie geht das unter dem jetzigen Regime? Was müsste auf EU-Ebene fortentwickelt werden?

Dritte Frage: es gibt die Annahme, dass 8 % des Straßennetzes in der Baulast der Kommunen stehen. Diese 8 % stehen aber nicht zwingend auch für 8 % der Einnahmen. Das soll heißen, eine Kommune kann eine besonders befahrene Straße haben und einen relativ hohen Einnahmeanteil haben, aber irgendwann ist die Straße saniert und der entsprechende Gebührensatz ist dann erfüllt. Welche Möglichkeiten sehen Sie, Herr Gerwens, zu einer Durchleitung über die Länder an die Kommunen, um das Netz entsprechend zu finanzieren? Wie würden Sie das einordnen, gerade weil der Komplex wegen der Beteiligung von Bund und Ländern und dem Verhältnis zu den Kommunen mit der kommunalen Baulast eine besondere Herausforderung darstellt? Die zweite Frage würde sich aus unserer Sicht auch an die kommunalen Vertreter richten.

Vorsitzender: Das waren genau 3 Minuten. Herr Beckers, bitte.

Prof. Dr. Thorsten Beckers (TU Berlin): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, vielen Dank für die Einladung. Herr Hartmann, Sie haben mir eine sehr schwierige Frage gestellt, die ich eigentlich nicht richtig beantworten, sondern, wo ich nur einige Anregungen geben kann. Eine Wegekostenrichtlinie auf europäischer Ebene ist sinnvoll, um Wegelagerei durch die einzelnen Länder zu verhindern. Es ist ein interessanter und kein schlechter Ansatz, wenn man dabei den Bezug zu den Wegekosten herstellt, wenn es um die Ermittlung der Mauthöhen geht. Da gibt es natürlich Spielräume, wie man die ermittelt. Wenn man die reduzieren will, muss man klarer werden. Die EU-Kommission ist über den Anhang 3 in der Wegekostenrichtlinie im Laufe der Zeit klarer geworden. Wir

haben aber die Situation, dass das mögliche Ergebnis mit verkehrlichen Zielen durchaus konfliktieren kann. Stellen wir uns nur die Frage, welches Straßennetz betrachtet werden soll. Es kann häufig sinnvoll sein, ein großes Straßennetz zu nehmen. Hier haben wir das Thema bei den Autobahnen und den Bundesstraßen und einer einheitliche Bepreisung. Das führt dazu, dass bei den dem Fernverkehr besonders dienenden Anteilen (Autobahnen) die Mautsätze nach oben gehen. Das steht diesem europäischen Gedanken entgegen, Wegelagerei zu verhindern. Jetzt kann ich vielleicht noch ein paar weitere Punkte pro und contra einbringen. Am Ende ist es ganz schwierig. Ich werde hier nicht in Ansätzen eine geniale Lösung präsentieren können. Ich glaube, man sollte sehr stark mit der EU-Kommission in einen Diskurs gehen, aber auch in der Verkehrspolitik in Deutschland, wie man weiter vorgehen kann. Unabhängig von den Fragen, wie man die Maut im Detail technisch ermittelt und auf welche Straßennetze man sich beziehen will, stellen sich grundsätzliche verkehrspolitische Überlegungen: welche Rolle sollen die Verkehrsträger im Verkehrssystem? Das hat natürlich maßgebliche Bedeutung für die Möglichkeit zum Einbezug externer Kosten. Wenn man dort bestimmte Ziele hat, dann spricht viel dafür, dass an dieser Stelle die Richtlinie so weiterentwickelt wird, dass mehr Kosten einbezogen werden kann.

Vorsitzender: Herr Gerwens, bitte!

Stefan Gerwens (Pro Mobilität): Herr Hartmann, vielen Dank für die Frage. Die Wegekostenrichtlinie bezieht sich im Kern auf die Autobahn und das TEN-Netz und deckt auch noch vierstreifige Bundesstraßen ab. Das hat man auch daran gemerkt, dass wir in der Vergangenheit bei der Ausweitung die Bundesstraßen als „autobahnähnlich“ klassifiziert haben. Nun stellt sich die Grundfrage, wenn man über dieses Netz hinausgeht – wogegen sich die Kommission oder die Richtlinie nicht stellt – darf man einen Durchschnittssatz erheben? Für die Richtlinie gilt: Es darf keine Diskriminierung erfolgen. Ausländer nutzen im Schwerpunkt die Autobahn, gerade beim Transitverkehr. Deswegen ist die Frage: Wenn das Autobahnnetz einen Mautsatz „X“ hat, die Bundesstraßen aber in den Wegekosten teurer sind, wenn man diese auf den Kilometer umlegt, dann kommt man auf bei-



spielsweise X+ 2 und wenn man einen Durchschnitt bildet, liegt man über dem Satz, den die Richtlinie eigentlich definiert. Also ist die Grundfrage: erlaubt die EU, dass wir einen Durchschnitt bilden, der über das Autobahnnetz und über die autobahnähnliche Bundesstraße hinaus geht und der eigentlich nur auf Autobahnen oder autobahnähnlichen Bundesstraßen erhoben werden könnte? Ist das eine Diskriminierung? Diese Frage muss dringend geklärt werden. Deswegen hat die nationale Wegekostenrechnung in der Vergangenheit die drei Straßentypen unterschieden: die Autobahn, die autobahnähnlichen mautpflichtigen Bundesstraßen und die sonstigen Bundesstraßen. Wenn man die bisherige Wegekostenrechnung zugrunde legt, ergibt sich ein mehr als doppelt so hoher Mautsatz. Das hängt damit zusammen, dass Sie die Vollkosten auf die Nutzer umlegen. Die Bundesstraße hat ungefähr ein Kostenniveau pro Kilometer von einem Fünftel, also 20 Prozent. Das Fahrleistungsniveau der schweren Lkw liegt ungefähr bei 10 Prozent. Wenn Sie also diese Kosten auf die Nutzer umlegen, kommen Sie zu einem maximal zulässigen Mautsatz – der ist nicht verpflichtend, sondern maximal zulässig – der doppelt so hoch oder höher ist als auf den Autobahnen. Die Richtlinie lässt ausdrücklich zu, dass man auf Bundesstraßen (also unterhalb der Autobahnen) dem Grunde nach bemaute, aber nicht den vollen Mautsatz anrechnet. Das ist ganz wesentlich für Ihre Entscheidung. Wenn Sie für gleich hohe Mautsätze votieren, haben Sie die Frage: Lässt Brüssel die Durchschnittsbildung zu? Wenn das nicht der Fall ist, müssen Sie sich entscheiden, ob Sie das maximale Aufkommen von zwei Milliarden unbedingt erreichen wollen – um den Preis, dass Sie deutlich höhere Mautsätze auf den Bundesstraßen erheben. Oder Sie müssen festlegen, ob für Sie der ländliche Raum eine so wichtige Bedeutung hat, dass Sie lieber auf einen Teil der Einnahmen verzichten und letztendlich zu gleich hohen Mautsätzen auf Autobahnen und Bundesstraßen kommen, und dabei nur einen Teil der Kosten anlasten.

Zur zweiten Frage, der kommunalen Baulast. Acht Prozent der Länge liegt in der Baulast der Kommunen. Ich hatte eben schon skizziert, dass das Fahrleistungsaufkommen im Durchschnitt der Bundesstraßen deutlich niedriger ist als auf den Autobahnen. Ich habe aber keine Zahl, wie hoch die Einnahmen wären, die den Kommunen zuflie-

ßen. Man kann sicherlich im Einzelfall in die Situation kommen, dass eine Kommune gerade eine Straße saniert hat, zukünftig weitere Einnahmen aus der Lkw-Maut bekommt und sich fragt: Ich darf sie nur für diese Straße einsetzen, wenn ich nur eine Bundesstraße in der Baulast habe. Wie gebe ich das aus? Ich denke, da wäre es wichtig, dass man Rückstellungen bildet, damit man in eine nachhaltige Bewirtschaftung auch der Straße kommt, die in der Baulast der Kommune liegt und das Prinzip nicht aufgibt, dass wir die enge Zweckbindung verfolgen. Entscheidend ist aber im Verhältnis der Weitergabe der Mittel an die Kommunen, dass die enge Zweckbindung erhalten bleibt. Danke.

Vorsitzender: Danke! Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Kollegin Wilms.

Abg. Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn Schmid. Wir haben bei der Autobahnmauteinführung für Lkw das Problem des Ausweichverkehrs mit parallel liegenden Bundesstraßen gehabt. Wir gehen jetzt den Schritt weiter, das Ganze in die Kommunen hereinzuführen. Wie sehen Sie die Problematik im Hinblick auf Ausweichverkehre, wenn wir jetzt die Bundesstraßen, die durch die großen Städte führen, bemaute und ggfls. parallel liegende ähnlich gut ausgebaute, aber „Nicht-Bundesstraßen“ haben? Wie könnte dieses Risiko deutlich minimiert werden? Was können Sie sich vorstellen, um solche Ausweichverkehre zu vermeiden?

Die zweite Frage die ich habe, geht an den Vertreter der kommunalen Spitzenverbände, Herrn Hansen. Sie haben eine gemeinsame Stellungnahme an das BMVI abgegeben. Sie haben darauf hingewiesen, dass zwar das Geld auch bei Ihnen landen wird, aber natürlich auch in irgendeiner Form dafür gesorgt werden muss, dass solche Ausweichverkehre nicht möglich sind. Könnten Sie sich vorstellen, wie das vernünftig gelöst werden kann?

Vorsitzender: Dann fangen wir mit Herrn Schmid an, bitte.

Frank Schmid (Schmid Mobility Solutions GmbH): Ich würde gerne bei der kommunalen Betrachtung auf das Mautgesetz eingehen, in dem ja nun auch das Mautsystem sich von einem dezentralen in ein zentrales System verändert. Das stellt eine wesentliche Systemänderung dar, wo in einer



Cloud die Erfassung der Daten erfolgt und ein Abgleich stattfindet, wo der Verkehrsteilnehmer sich bewegt. Das heißt: Ausweichverkehre wären genau dokumentiert. Das hätte für den Gesetzentwurf zur Konsequenz, was heute auch schon mit Einzelgenehmigungen möglich ist, dass die Nutzungsanlastung auf die im kommunalen Bereich gefahrenen Strecken ausgedehnt würde. Das würde bedeuten: man müsste sich beim Gesetzentwurf über diesen Passus der Anrechnung der Maut nach dem Motto: „Rechne ich die Maut überall an, wo er fährt?“ Gedanken machen, um die Ausweichverkehre schon im Keim zu ersticken. Eines muss man sich bei der Betrachtung klar machen: Bei Städten über 80.000 Einwohner geht die Baulast vom Bund auf die Kommunen über. Mittel, die dort erhoben werden, müssten – aus meinem Verständnis heraus – einer gewissen Zweckbindung unterliegen. Das steht im Widerspruch zur kommunalen Selbstverwaltung. Auf der anderen Seite ist die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhalten. Auch an der Stelle wäre das Thema kommunaler Straßen, die durch die Bundesstraßen berührt werden, abzubilden. Meiner Meinung nach ist in der Tat im Gesetz das Thema der Ausweichverkehre durch die neue Systematik regelbar, machbar und technisch auch lösbar. Ein anderer Punkt ist die Eindeutigkeit des Straßennetzes. Wie weiß ein Nutzer, ob er auf einer Bundesstraße ist oder auf einer Landstraße? Der zweite Punkt: in dem Gesetzentwurf wird angenommen, dass faktisch jeder eine OBU hat. Was ist für die, die sich manuell einbuchen? Das ist für mich eine Frage der Rechtssicherheit. Wie führe ich den Nachweis? Das sind Dinge, die ich nicht juristisch bewerten kann, aber im Kontext der Betrachtung der Maut berücksichtigen würde.

Stellv. Vorsitzender: Eine weitere Frage ging an Herrn Hansen, Sie haben das Wort, bitte!

Carsten Hansen (Deutscher Städte- und Gemeindebund): Das ist eine komplizierte Frage, die darin begründet liegt, dass wir auch innerorts ein sehr differenziertes Straßennetz haben. Die Frage zielte in erster Linie auf die Vermeidung des Ausweichverkehrs. Da ist dem zuzustimmen, was Herr Schmid sagte – wenn wir das regulierungsseitig hinbekommen, wäre das eine Möglichkeit, um zumindest Vorteile durch einen Ausweichverkehr nicht greifen zu lassen, wobei das nur die zweitbeste Lösung ist. Die Idee ist eigentlich, die-

se Ausweichverkehre gar nicht erst entstehen zu lassen. Es ist eine Frage von Anordnung und Klarheit, auch durch Beschilderung, deutlich zu machen, was bemaute Bundesstraßen sind. Das müsste deutlicher geschehen als bisher. Das ist völlig richtig. Im Übrigen kann man sich denken, dass durch bauliche Veränderungen durch die Kommunen geklärt wird, was eine reine innerörtliche Straße ist, die nicht für die Verkehre zur Verfügung stehen soll und auf welchen Straßen demgegenüber dieser Verkehr stattfinden soll, weil es sich um eine Bundesfernstraße handelt.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hansen. Wir kämen dann zur zweiten Fragerunde. Wir beginnen mit der Fraktion der CDU/CSU, das Wort hat Kollege Steffen Bilger.

Abg. **Steffen Bilger** (CDU/CSU): Ich will an das gerade schon diskutierte Thema anknüpfen und Herrn Bolik die Frage zu den Mautausweichverkehren stellen, die wir natürlich verhindern wollen. Uns geht es auch um die Verkehrssicherheit. Wie würden Sie eine solche Regelung treffen?

Die zweite Frage geht an Herrn Korn, ohne zu wissen, ob Sie Experte sind. Das Thema der Mautharmonisierungsmittel beschäftigt uns auch sehr. Meine Frage wäre: Wie kann sichergestellt werden, dass diese Mittel tatsächlich abfließen? Oder hätten Sie eine Idee, wie wir an die Höhe von 450 Millionen herankommen, nachdem es bisher Probleme gibt, die eigentlich vorgesehenen Summen ausschütten oder abfließen lassen zu können.

Die dritte Frage geht an Herrn Schmid: Wir haben uns in unserem Koalitionsentschließungsantrag vom März 2015 schon dafür ausgesprochen, dass die Daten, die aus der Lkw-Maut erhoben werden, anonymisiert zur Verfügung gestellt werden können. Wie stehen Sie zu dieser Forderung aus unserem Entschließungsantrag?

Stellv. Vorsitzender: Die Beantwortung bitte in der Reihenfolge, Herr Bolik, Herr Korn und Herr Schmid.

Henryk Bolik (Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG): Das ist wieder eine sehr schwere Frage. Für die Frage, wie können wir Mautausweichverkehre verhindern, muss man erst mal die Grundannahme treffen, wie die Preise sein werden. Unter der Annahme, dass auf Bundesstraßen und Autobahnen gleiche Preise gelten, würde ich zu folgen-



der Einschätzung kommen: es gibt „gute“ und „böse“ Verlagerungen. Die „Guten“ sollte man nicht verhindern, dass sind diejenigen, die von den Bundesstraßen wieder auf die Autobahnen zurück gehen, weil der Grund, auf die Bundesstraßen auszuweichen, wegen Kostengleichheit entfallen ist.

Die „bösen“ Verlagerungen sind die auf das nachgeordnete Netz. Man sollte zwischen Innerortsverkehr und Außerortsverkehr unterscheiden und die Kriterien sehen, die zur Mautverlagerung führen. Das sind Personalkosten, Fahrzeug- Treibstoffkosten. Eine unbekannte Größe ist da, die man eigentlich erst beobachten kann. Das ist die so genannte Zuverlässigkeit. Wir beobachten seit zehn Jahren die Mautausweichverkehre und stellen fest, dass die normalen Kriterien wie Geld, Zeit, Treibstoffverbrauch, Länge in den Hintergrund treten, sobald es um Zuverlässigkeit geht. Also: wie stark muss ich auf meiner Route mit Unsicherheiten rechnen? Es ist einfach wichtig, diesen Punkt einzubringen. Es gibt einen Mehrwert bei den Autobahnen und den Bundesstraßen gegenüber den Landesstraßen. Der Mehrwert ist Zuverlässigkeit. Ich kann besser planen, was unterwegs passiert. Es gibt nicht so viele Umleitungen, nicht so viele Unfälle usw. Wir erwarten also, wenn ich die Zuverlässigkeit mit einbeziehe, im nachgeordneten System keine nennenswerten Verlagerungen.

Innerorts ist das ein bisschen schwieriger zu beantworten. Da müssen wir die Nutzer anschauen, die innerorts mit einem Lkw fahren. Da sehe ich keine großen Verlagerungsumfänge, weil die Struktur der Fahrten eine ganz andere ist. Es handelt sich innerorts in der Regel um Auslieferverkehre, Internetbestellungen, Warenlieferungen an Geschäfte usw. Der Innerorts-Lastwagenverkehr kann nur in seltenen Fällen seine Route selber wählen; er ist an seine Lieferaufträge gebunden. Ich glaube nicht, dass ein paar Prozent Kosten durch die Maut ihn dazu bewegen werden, Umwege zu fahren.

Stellv. Vorsitzender: Die zweite Frage richtete sich an Herrn Korn.

Michael Korn (Alfen Consult GmbH): Vielen Dank, Herr Bilger, für die Frage. Leider muss ich bekennen, dass ich mich mit der Thematik noch nicht befasst habe. Das lag bisher außerhalb unserer Befassung, die sich stärker auf die Verwen-

dungsseite der Mautmittel befindet. Die haben wir in den Wegekosten nicht berücksichtigt.

Stellv. Vorsitzender: Die Frage 3 betrifft Sie, Herr Schmid. Sie haben das Wort.

Frank Schmid (Schmid Mobility Solutions GmbH): Gerne möchte ich auf die Frage eingehen. Der Gesetzentwurf enthält derzeit im § 4 Punkt B eine Regelung von Positionsdaten zum Zweck der Mauterhebung durch im Fahrzeug eingebaute Geräte. In § 9 Abs. b ist die Vorschrift enthalten, die Daten zu anonymisieren. Vom Gesetz her sind die Grundlagen gelegt, die Daten anonymisiert nutzbar zu machen. Das hat eine Relevanz im Zusammenhang mit dem Betreibervertrag, inwieweit dort eine solche duale Nutzung möglich gemacht wird. Ich würde es im Kontext der Diskussion über interaktive Straße und autonomes Fahren durchaus für sinnvoll erachten, eine optimale Datennutzung sicherzustellen. Ich glaube, technologisch ist es heute auch machbar, den Datenschutz damit zu gewährleisten. Es ist ein optimales Frühwarnsystem. Wenn ein Lkw diese Daten sendet, der stehenbleibt, bekommt man schneller eine Rückmeldung über einen Unfall oder über eine Störung im Fahrbetrieb. Deswegen würde ich im Kontext der Ausschreibung Toll Collect darauf achten, dass das Berücksichtigung findet, um damit möglichst eine optimale Verkehrsflusssteuerung sicherstellen zu können.

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Schmid. Wir kommen dann zur Fraktion DIE LINKE., Kollege Herbert Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage zunächst an Herrn Beckers und Herrn Korn. Eigentlich müssen wir uns schon bald mit der Frage der Mautsätze beschäftigen. Das Wegekostengutachten läuft 2017 aus. Wie wir uns erinnern, hat die Veränderung der Mautsätze in der letzten Runde ihren Ursprung darin gehabt, dass die Zinssätze eingebrochen waren und deshalb – so war die Forderung der EU – die Mautsätze in Bezug auf diesen Punkt herabgesetzt werden mussten. Wir hätten Vorschläge gehabt, wie das nicht hätte passieren müssen. Aber das war nicht mehrheitsfähig. Nun stehen wir vor der Situation, dass sich auf der Grundlage des jetzigen Projekts Bundesfernstraßen- oder Bundesautobahngesellschaft ein anderer Mechanismus auftut, wo unter Umständen die Frage der Zinsen eine ganz andere



Rolle spielt. Wenn sich private Investoren an dieser Gesellschaft beteiligen sollen, sind natürlich Renditeerwartungen vorhanden.

Nun ist meine Frage an Sie beide: Welche Potenziale bestehen, höhere Kapitalkosten (Zinssätze) im Rahmen der Wegekostenberechnung in Ansatz zu bringen? Welche Konsequenzen bringt die jüngste Einigung zur Gründung der Bundesfernstraßengesellschaft? Ich sehe das in einem Zusammenhang mit den Kapitalkosten der Infrastruktur und der Mautsätze. Ich hoffe, dass zumindest im Groben klargeworden ist, wo ich hin möchte. Sonst will ich das gerne nochmal präzisieren.

Meine dritte Frage geht an Herrn Prof. Beckers. Wir haben uns damit befasst, wie das Vergabeverfahren der Mauterhebung stattfindet. Wir haben in einer Anfrage herausgefunden, dass die Bundesregierung im nächsten Jahr Toll Collect kurzzeitig im Rahmen der Call-Option übernehmen wird, um dann die Anteile wieder zu veräußern. Von daher würde ich ganz gern von Ihnen, Herr Prof. Beckers, wissen: Wie bewerten Sie die vorübergehende Übernahme von Toll Collect durch den Bund? Welche anderen Optionen würden Sie ggfls. bevorzugen?

Stellv. Vorsitzender: Vielen Dank! Die Fragen 1,2,3 zunächst an Sie, Herr Prof. Dr. Beckers. Und die Frage 2 dann auch an Herrn Korn.

Prof. Dr. Thorsten Beckers (TU Berlin): Die Frage 1 würde ich gerne an Herrn Korn weiterreichen. Ich war im Sommer dieses Jahres für das BMVI in einem Konsortium zu Wegekostenberechnungsfragen tätig. Es gibt vertragliche Regelungen, die es erschweren, dass ich dazu etwas sage.

Zur zweiten Frage denke ich, kann ich problemlos etwas sagen. Die Wegekostenrichtlinie erlaubt die Berechnung von Zinssätzen entsprechend der Kapitalkosten. Es gibt verschiedene Varianten, wie man dahin kommen kann. Wenn man eine öffentliche Gesellschaft hat, im staatlichen Haftungsverband, wo aufgenommenes Kapital einer Staatsgarantie unterliegt, sind diese Kapitalkosten gering. Wenn man eine Gesellschaft hat, die privat ist, werden infolge verschiedener Faktoren die Kapitalkosten höher liegen. Das ist empirisch einfach zu beobachten. Das kann gemäß Richtlinie grundsätzlich berücksichtigt werden, sodass bei einer privatisierten Gesellschaft höhere Kapitalkosten anfallen werden. Jetzt ist die Frage: In welcher

Beziehung steht das zu dieser Bund-Länder Einigung aus der letzten Woche? Da steht – wenn ich das richtig in Erinnerung habe –, dass die Autobahnen, grundgesetzlich abgesichert, im öffentlichen Eigentum stehen. Dann steht drin, dass eine unter staatlicher Regelung stehende Infrastrukturgesellschaft Verkehr gegründet werden soll. Es steht aber nicht drin, dass diese Gesellschaft im unveräußerlichen Eigentum des Bundes stehen soll. Damit ist dem Wortlaut nach – wenn man das richtig interpretiert – diese Gesellschaft privatisierungsfähig. Eine grundgesetzliche Regelung, dass das Eigentum dem Bund zusteht, ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht besonders bedeutsam. Man kann sozusagen de facto wirtschaftlich die Autobahn in diese Gesellschaft legen. Das ist ein bisschen hohe juristische Kunst, aber ohne Probleme möglich. Es ist schon in Gutachten aufgezeigt worden, was denkbar ist. Wenn diese grundgesetzliche Öffnung genutzt und die Gesellschaft privatisiert wird, werden die Kapitalkosten, infolge von unvollständigen Verträgen, Commitment-Problemen und Informations-Asymmetrien, höher liegen, und dann wird auch die Maut höher liegen. Jetzt ist die Frage, ob das etwas für die Straße bringt. Es fallen höhere Kapitalkosten an. Also: die Maut ist höher, aber es fallen höhere Kapitalkosten an. Man kann im Endeffekt auch nicht mehr als jetzt bauen.

Zur 3. Frage, zu Toll Collect. Wie ist der Zusammenhang zu der Mautfrage? Es ist ein Entwurf für eine Vierte Gesetzänderung. Es weist darauf hin, es gibt Dynamik bei allem, was passiert. Man nimmt neue Fahrzeugkategorien herein, man differenziert Mautsätze anders. Es stellen sich neue Fragen. Wie soll mit den Daten umgegangen werden? Das ist Dynamik. Da ist es grundsätzlich problematisch, in einen langfristigen Vertrag zu gehen, der sicherlich unvollkommen sein wird. Das ist ein spezieller Aspekt, der es als eher nachteilig erscheinen lässt, dass der Bund nach dem Ziehen der Call-Option Toll Collect wieder verkaufen will. Grundsätzlich halte ich es jetzt, selbst wenn diese Dynamik nicht gegeben wäre, für offensichtlich nicht sinnvoll, also unwirtschaftlich, wenn man diese funktionierende Gesellschaft nach Ziehen der Call-Option wieder verkauft. Ich habe Verständnisprobleme, wie diese Entscheidung motiviert ist. Zur Klarstellung muss ich sagen, dass ich es sehr sinnvoll fand, dass in der ersten Phase hier ein PPP-Projekt gemacht worden ist.



Jetzt macht es Sinn, die Call-Option zu ziehen und einen anderen Weg zu gehen, wie die ASFI-NAG in Österreich das bei der Mauterhebung auch macht. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön, dann kommt der Herr Korn.

Michael Korn (Alfen Consult GmbH): Vielen Dank, Herr Behrens, für die Frage. Vielleicht zunächst einmal kurz zur grundsätzlichen Vorgehensweise, wie die Kapitalkosten bei den Wegekosten berechnet würden. Es gibt nach wie vor zwei Methoden, wie grundsätzlich vorgegangen werden könnte. Das ist einmal auf Basis historischer Daten, mit historischen Zinssätzen, oder wie wir das in dem Wegekostengutachten 2013 gemacht haben – auf Basis von Wiederbeschaffungswerten und aktuellen Zinsen. Wir haben im Zuge des letzten Gutachtens weitere Diskussionen geführt, einen Expertenworkshop gemacht, um darüber zu diskutieren, ob diese Kapitalkosten zwangsläufig sind, welche Entwicklung wir erwarten und welche Aspekte mit eingebunden werden können. Grundsätzlich hat man festgestellt, dass möglicherweise in der bisherigen Vorgehensweise, wie wir die Wegekosten ermittelt haben, durchaus zwei verschiedene Zinssätze zur Anwendung kommen können. Das wären die soziale Zeitpräferenzrate oder eben die sozialen Opportunitätskosten des Kapitals, die wir hinzugezogen haben. Zum damaligen Zeitpunkt hatten sich die jeweiligen Zinssätze für die beiden Aspekte kaum unterschieden, sodass wir hier den Weg gewählt hatten, uns näher an den Finanzierungsbedingungen des Staates zu orientieren. Wir rechnen damit, dass wir im Jahr 2017 tatsächlich Mautsätze ermittelt haben. Nach derzeitiger Planung ist das etwa Mitte des Jahres der Fall, sodass wir uns genau diesen Fragen im Moment stellen, um beispielsweise die Anregungen, die auf Basis dieser Expertendiskussion gekommen sind, einzubeziehen. Es ist also die Frage, ob vielleicht die soziale Zeitpräferenzrate für Opportunitätskosten des Staates gegebenenfalls ein geeigneter Weg wäre und welche Effekte sich daraus ergeben. Diese Rate wurde ja im Zuge des Bundesverkehrswegeplans mit real 1,7 % neu kalkuliert. Als zweiter Punkt war in der Diskussion, wie man denn mit den Wirkungen der Finanzkrise umgeht, nämlich ob es zwangsläufig den tagesaktuellen Zinssatz braucht oder ob man in gewisser Weise die Finanzkrise ausblenden

kann. Aber das ist ein Thema, was auch mit der EU-Kommission abgestimmt werden müsste. Als dritter Punkt stellt sich natürlich die Frage, inwieweit Regulierungssachverhalte hier eine Rolle spielen können. Da berührt sich tatsächlich das, was Sie mit der Frage angedeutet hatten, zu der zukünftigen Gestaltung des Betriebens von Bundesautobahnen und Bundesstraßen: ob hier in Form einer öffentlichen Gesellschaft gegebenenfalls andere Kapitalkosten angesetzt werden können. Herr Beckers hat schon darauf hingewiesen, dass dann auch andere Grundlagen gelten und hier müsste man dann im Zuge unseres Gutachtens klären, inwieweit der Ansatz solcher Kapitalkosten sachgerecht wäre.

Vorsitzender: Danke, Herr Korn. Für die SPD-Fraktion kommt der Kollege Hartmann.

Sebastian Hartmann (SPD): Herr Vorsitzender, vielen Dank. Ich möchte eine Vorbemerkung machen, bevor ich zu den Fragen komme, weil es in einer Frage eine verpackte Aussage gab, die so nicht im Raum stehen bleiben darf. Es ist nicht beabsichtigt, durch eine Infrastrukturgesellschaft das öffentliche Eigentum an Straßen zu privatisieren. Das ist nicht Gegenstand der Bund-Länder-Finanzbeziehung und auch über die Rechtsform wird noch zu sprechen sein. Ich rate davon ab, über ungelegte Eier zu sprechen, bevor konkrete Gesetzentwürfe auf dem Tisch liegen. Herr Behrens, das ist nicht zutreffend; da muss man den Beschluss lesen und vielleicht auch die Protokollnotiz des von den Linken geführten Freistaates Thüringen. Wir machen keine Anhörung über die Infrastrukturgesellschaft. Das muss getrennt werden. Dazu wird es entsprechende Anhörungen geben, erheblichen Diskussionsbedarf. Das vorweggeschickt, möchte ich auf den Ausgangspunkt der Anhörung zurückkommen und an Herrn Gerwens die Frage richten: Sie machen Annahmen zu den Ausweichverkehren, die nicht eintreten, aber gleichwohl hat die Vorlage der Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes einige Vorschläge gemacht, wie man das nachgeordnete Netz in eine Bemautung hineinnehmen kann. Halten Sie die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Tatbestände für ausreichend? Welche weiteren Maßnahmen sehen Sie? Gleichzeitig gibt es den Komplex der Regionalverlagerung von Verkehren. Der Güterverkehr auf der Straße erfüllt eine andere Funktion als der Schienengüterverkehr. Können Sie das bitte noch



einmal einordnen? Dann möchte ich gerne an Herrn Prof. Dr. Beckers eine Nachfrage stellen. Wenn Sie die Wegekostenberechnung anschauen und vertiefend die entsprechenden Netze: ob man vielleicht über die Konstruktion von Teilnetzen – indem man Netzen eine unterschiedliche Funktion zuordnet – auch die Bundesstraßen, die nicht „Autobahnähnlich“ sind, in eine Einordnung bringen kann, so dass „zufällig“ (ich sage das augenzwinkernd), ein einheitlicher Satz erreicht wird. Ferner frage ich, was Sie für eine Einschätzung haben – wenn man sich die bisherige Kostenberechnung anschaut –, wie sich das auf die zukünftigen zu erwartenden Einnahmen auswirken würde. Meine letzte Frage, das will ich noch mal aufgreifen aus der ersten Runde, geht an Herrn Hansen. Ich habe die Bitte, dass Sie noch mal den Bezugspunkt „Baulastträger Kommune“ betrachten. Wir wollen als Bund natürlich das Geld eins zu eins zuordnen und durchleiten, aber möglicherweise ist die Einnahmeposition einmal höher als die Ausgabeposition oder umgekehrt. Am Ende soll keine Kommune über das darstellbare Maß be- oder entlastet werden- Zweckbindung entsprechend der Zuweisung. Ich wüsste gern, was Sie sich als optimale Lösung auch im Benehmen mit den Ländern vorstellen. Vielen Dank.

Vorsitzender: Dann beginnen wir mit dem Herrn Gerwens, bitte.

Stefan Gerwens (Pro Mobilität): Wie man Mautausweichverkehr vermeiden kann, hängt ganz entscheidend von der Frage der Mauthöhe ab. Wenn Sie 30 Cent pro Kilometer nehmen, dann spart ein Lkw-Fahrer im Grunde nach 3 Kilometern fast 1 Euro. Wenn Sie 13 Cent nehmen, dann würde er deutlich weiter fahren. Die Frage, ab wann sich ein Ausweichen lohnt, ist letztendlich eine Frage des Preises, den Sie perspektivisch festlegen wollen. Generell haben die Länder angeregt, dass man das Thema auch auf Landes- und Kommunalstraßen erweitert und ihnen Instrumente in die Hand gibt, um auch gemeinsam mit dem Bund nachsteuern zu können. Der Bund hatte in der Gegenäußerung angedeutet, dass er einer Ermächtigung zum Erlass einer Mautstreckenausdehnungsverordnung zustimmen könnte. Es geht im Wesentlichen um Vermeidung von Mautausweichverhalten und Verkehrssicherheit. Ich denke, das ist ein guter Ansatz, der sicherlich auch verfolgt werden

sollte. Wenn Sie in den Kommunen kleinteilig denken, und es bestimmte Ausweichstrecken gibt, kann man notfalls auch mit den Instrumenten der Straßenverkehrsordnung (Anliegerstraße etc.) arbeiten. Ich glaube, man muss vor allem in den größeren Städten die längerfristigen Achsen im Blick haben. Wenn Sie aus Berlin herausfahren, haben Sie oft eine Bundesstraße, die durch die Stadt geht und vielleicht einen Kilometer parallel eine Landesstraße. Da kommt es eher in Betracht, dass Sie Mautausweichverkehr haben. Man muss das, glaube ich, in den Blick nehmen und nach der Einführungsphase beobachten und schauen, was es wirklich für Effekte gibt. Beim Thema Verlagerung und modale Auswirkungen ist es wichtig zu betrachten, dass wir hier vor allem über den regionalen Wirtschaftsverkehr reden. Das heißt, es geht im Wesentlichen um die regionale Versorgung oder Entsorgung bzw. um die Zubringerverkehre zu Autobahnen, aber genauso auch zu kombinierten Verkehrsterminals. Sie haben hier also eigentlich nicht den Wettbewerb mit der Schiene oder der Wasserstraße in dem Segment, sondern Sie treffen mit der Kostenerhöhung die Schiene oder die Wasserstraße genauso, zumindest im intermodalen Bereich. Von daher glaube ich, dass Verlagerungswirkungen im Hinblick auf Güter und Schiene und Wasserstraße hier Ausnahmefälle sein, aber keine flächendeckende Wirkung haben werden.

Vorsitzender: Danke, dann Herr Beckers.

Prof. Dr. Thorsten Beckers (TU Berlin): Herr Hartmann, vielen Dank für die Frage. Sie stellen mir wirklich sehr schwierige Fragen. Es gibt natürlich verschiedene Wege, die man bei einer Mautsatzberechnung gehen kann und manche von denen sind ein bisschen risikobehaftet, manche sind sehr risikobehaftet – umso kreativer sie werden, umso risikobehafteter sind sie. Eins ist offensichtlich: ein enger Austausch der Exekutive vor allem mit der EU-Kommission ist sehr wichtig, um ein Risikomanagement zu betreiben. Konkret zu den Überlegungen, würde ich die Frage wie vorhin gern an Herrn Korn weitergeben.

Vorsitzender: Das können wir gern machen. Herr Korn, wenn Sie dazu etwas sagen können, bitte schön.

Michael Korn (Alfen Consult GmbH): In der Tat ist es schwierig, gerade in dem Stadium kreativ zu



sein, wenn man die eigentliche Begutachtung und Berechnung noch vor sich hat. Man darf natürlich nicht verkennen, dass wir in dem letzten Gutachten diese klare Trennung zwischen den Bundesstraßen und den Bundesautobahnen von vornherein sozusagen als „gottgegeben“ hingenommen und entsprechend die Überlegung an keiner Stelle angestellt haben, welche Aspekte für eine Zusammenlegung der Mautsätze sprechen würden. Insofern sehen Sie es mir bitte nach, dass ich dazu jetzt auch keine inhaltlichen Ausführungen machen möchte, weil wir genau diese Frage erst im jetzigen Gutachten klären müssen. Wir müssen klären: welche Effekte ergeben sich, wenn man sich die Bundesstraßen noch mal näher anschaut? Dies gilt insbesondere auch für die Einbeziehung der innerörtlichen Verkehre und der innerörtlichen Infrastrukturen. Was ergibt sich für ein Mautsatz, wie ist das Verhältnis zwischen den einzelnen beteiligten Fahrzeuggruppen usw.? Sie sprachen von mehreren Mautteilsätzen. Da kommt in meiner Wahrnehmung die Infrastrukturabgabe, also das, was zur Refinanzierung oder zur Deckung der Infrastrukturkosten beitragen soll, in Frage und der Aspekt, der eigentlich die externen Kosten abdecken soll. Das sind zwei Teilmautsätze, die wir zur Zeit auch erheben und hier kann man sicher sagen, dass die externen Kosten auf den Bundesstraßen in der Tendenz pro Fahrzeug eher höher liegen als bei den Bundesautobahnen, weil im nachgeordneten Netz die weniger emissionsfreien Fahrzeuge unterwegs sind. Schon länger wird darüber diskutiert, Fahrzeuggruppen zu verändern. Insofern denke ich, wir sollten die enge Abstimmung, wie Herr Beckers schon angeführt hatte, mit der EU-Kommission suchen und die Funktionen des Netzes, so wie das in Deutschland verstanden wird, nämlich den Fernverkehr tragendes Netz, auch in das Verständnis der EU-Kommission hineinbringen.

Vorsitzender: Wir freuen uns auf das Gutachten. Herr Hansen, bitte.

Carsten Hansen (Deutscher Städte- und Gemeindebund): Ich möchte die Frage in drei Teilen beantworten. Das Erste ist die Zumessung des Betrages, der den kommunalen Straßenbaulastträgern aus den Ortsdurchfahrten überlassen wird. Wir sind der Auffassung, dass allein die Netzlänge und die Verkehrsleistung nicht maßgeblich für die Zumessung des Mautaufkommens sein können,

weil sich die Typik des Verkehrsgeschehens Innerorts sehr unterscheidet von dem Verkehrsgeschehen Außerorts oder auf Bundesfernstraßen. Wir haben eine unvergleichlich höhere Anzahl von Stopps, von Beschleunigungs-, von Verzögerungsvorgängen. Das alles bewirkt eine Fahrdynamik, die die Straßen erheblich stärker belastet als das ruhige Dahinrollen auf der Bundesautobahn. Deshalb sind wir der Auffassung, dass hier ein weiteres Kriterium einschlägig sein muss, das diese Fahrdynamik berücksichtigt. Wir könnten uns spontan eine Art Zuschlag vorstellen. Das müsste vertieft untersucht und diskutiert werden. Es sollte allerdings in jedem Fall berücksichtigt werden, dass es eine grundsätzlich andere Fahrdynamik und Entschädigungspotenzial gibt. Das Zweite ist: Sie fragten nach der Zweckbindung, weil es keine unzulässigen Bevorzugungen oder Benachteiligungen einzelner Kommunen geben sollte. Eine Zweckbindung halten wir selbstverständlich für richtig. Sie sollte allerdings etwas offener sein und nicht absolut straßenbezogen, weil auch eine Ortsdurchfahrt mit dem umgebenen Straßennetz verflochten ist. Deshalb können wir uns vorstellen, dass es einen entsprechenden Fond gibt, der zeitlich begrenzt eine gewisse Überdeckung oder Unterdeckung zulässt. Wichtig ist keine Zweckbindung auf die einzelne Straße, sondern zeitliche und räumliche Flexibilität mit Blick auf das innerörtliche Straßennetz. Dritter Teil: Benehmen mit den Ländern. Das ist eine Erfahrung, die viele Städte und Gemeinden gemacht haben: dass nicht immer Mittel, die für die Kommunen gedacht sind, auch vollständig durchgereicht werden, um es mal ganz vorsichtig zu formulieren. Das Aufkommen der Maut ist aber der jeweiligen Straße zuzuordnen und insofern können wir uns schon vorstellen, dass konkret bezeichnete Mittel, an die Länder weitergegeben werden mit dem gesetzlichen Auftrag, diese an die zu begünstigen Straßenbaulastträger weiterzuleiten. Danke.

Vorsitzender: Dankeschön, dann kommen wir zur Kollegin Dr. Wilms, bitteschön.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), vielen Dank, Herr Vorsitzender. Herr Schmid, Sie haben bei der Antwort auf meine erste Frage relativ deutlich gesagt, wie so etwas technisch möglich wäre, die Ausweichverkehre mit zu berücksichtigen. Im Prinzip steckt mit drin, dass wir früher oder später alle innerstädtischen



oder gemeindlichen Straßen mit einem Mautsystem, nach Kilometern abgerechnet, belegen müssen. So habe ich das zumindest verstanden. Das heißt, wir sind bei den ganzen Straßen dann in einem System, wo wir im Prinzip die Erfassung über die On-Board-Unit unter Toll-Collect benötigen. Ich möchte meine Frage zu dem Problem Übergang von Toll-Collect zu einem Mautbetreiber nach 2018 stellen. Was sind nach Ihrer Auffassung für Vorkehrungen erforderlich, damit so etwas reibungslos über die Bühne gehen kann? Das wäre meine Frage. Dann habe ich eine Frage an Herrn Gerwens. Sie haben sich zum Thema KV und den Auswirkungen geäußert. Ich möchte einen Blick zurück werfen. Wir haben Mautkosten auf der Straßenseite und Trassenpreise auf der Bahnseite. Gibt es eigentlich einen Vergleich der Steigerung der Mautkosten zu den Trassenpreisen auf seit Einführung der Maut und hat sich dadurch in irgendeiner Form ein Verlagerungseffekt ergeben? Ich habe eine dritte Frage Prof. Böger. Die VIFG nimmt die Mauteinnahmen in die Hand und verteilt sie an die Auftragsverwaltung. Gibt es eine Überlegung, wie Sie es berücksichtigen, wenn wir die kommunalen Straßen einbeziehen, die nicht in der Baulastträgerschaft des Bundes liegen? Was hätte das für Auswirkungen auf die VIFG. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank und dann kann ich sagen, Herr Dr. Brohm, Sie kommen am Ende auch noch dran, um Ihre wichtigsten Botschaften mitzuteilen. Dann fangen wir an, Herr Schmid, bitte!

Frank Schmid (Schmid Mobility Solutions GmbH), Frau Dr. Wilms, ich möchte das gerne näher ausführen. Ich glaube, hier müssten wir auf den unterschiedlichen Ebenen das Ganze noch erörtern. Das System derzeit bei der Ausdehnung auf die Bundesstraßen wandelt sich von einem dezentralen zu einem zentralen System. Das heißt, es wurde eine andere Architektur gewählt, die letztendlich die Erfassung des Fahrzeuges dokumentiert. Insofern ist damit durchaus technisch eine Schnittstelle geschaffen, die eine Ausdehnung auf weitere Straßen möglich macht. In der Stellungnahme der Bundesregierung ist deutlich geworden, dass man nur die Bundesfernstraßen sieht. Ich glaube, wir müssen zwei Dinge trennen. Das Eine ist, welche Netze in der Obliegenheit und der Zuständigkeit des Bundes stehen und welche überörtliche Straßen sind. 1951 war die

Diskussion offensichtlich schon mal virulent. Die oberste Baubehörde hatte damals in ein blaues, grünes und gelbes System getrennt. Dies erfolgte mit der Maßgabe, wie heute in der Richtlinie für integrierte Netzentwicklung, dass man Netze betrachtet und in ihrer Funktions- und Zusammengehörigkeit abbildet. Damit kommt zum Tragen, was Herr Bilger zur Nutzung der Daten fragte. Insofern glaube ich, wir müssen dafür Sorge tragen, dass es ein lernendes System ist, das tatsächlich die Netze abbildet und praktisch der Netzzuschnitt im Laufe einer Lernphase so optimiert wird, dass er in der richtigen Zuständigkeit ist, um eine effiziente Bewirtschaftung sicherzustellen. Es wäre ganz wichtig, vom Ende her zu denken und zu sagen, wer macht die Ausführung, Erhaltung, Betrieb am effizientesten. Das Mautsystem, so wie es sich im Gesetzentwurf liest und so wie ich es verstehe – jetzt auch im Zuge von Toll-Collect, Ausdehnung auf die Bundesstraßen im Auftrag – wird ein System sein, das die technischen Grundlagen enthält, um so was machen zu können. Wir müssen nur aufpassen, dass wir nicht am Schluss 17 Mautsysteme haben und uns auf die Position zurückziehen, ITZ (Informationstechnikzentrum Bund) regelt es. Es gibt dann einen integrierten Betreiber. Wenn man das zu Ende denkt, bedeutet das, dass man möglicherweise noch 400 Citymautsysteme hat und einen Erhebungsaufwand generieren muss, um die Mittel zu bekommen, der in keinerlei Verhältnis mehr zu den Einnahmen steht.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann kommt jetzt Herr Gerwens.

Stefan Gerwens (Pro Mobilität), vielen Dank, Frau Dr. Wilms, für die Frage – Trassenpreise und Entwicklung der Kosten im Bereich Schienengüterverkehr im Vergleich zur Lkw-Maut. Ich weiß, dass die Schienenverbände aktiv sind und da auch Vergleiche ziehen. Ich habe die Zahlen nicht parat, ich kann Ihnen das nicht sagen. Aber es gibt sicherlich Impulse, die bei der Schiene gewirkt haben. Bei der Mautentwicklung kann man sagen, wenn man es auf den Kilometer zieht, dann waren sicherlich die sinkenden Zinsen der ausschlaggebende Grund, warum die Mautsätze pro Kilometer gesunken sind, das Gesamtmautaufkommen aber in der Tendenz – wenn ich es recht im Kopf habe – leicht gestiegen, bzw. zumindest stabil geblieben ist. Mit diesem Gesetzentwurf soll perspektivisch



ein weiterer Schritt gemacht werden. Bezüglich der Verlagerungseffekte kann man sagen, dass der grobe Trend in den letzten zehn Jahren war, dass die Binnenschifffahrt etwas verloren hat und Schiene und Straße im Güterverkehr leicht zugenommen haben. Man kann das nicht auf die Maut allein reduzieren, sondern man muss sehen, was für Effekte insgesamt am Markt wirken. Dazu zählen Güterstrukturen, die sich verändern. Wenn wir aus der Kohle aussteigen, gibt es weniger Fracht für die Schiene, wie auch für die Wasserstraße. Das sind ganz elementare Effekte, die die beiden Verkehrsträger dann im Bereich Kaufmannsgüter wieder aufholen müssen. Diese Effekte werden gar nicht in der durchschnittlichen Statistik so sichtbar. Wir haben eine Baukonjunktur, die in den letzten Jahren angezogen ist, die gerade den Straßengüterverkehr im Nahbereich sehr stark verstärkt. Man kann das nicht auf das Thema Maut allein reduzieren, sondern muss das Gesamtpaket sehen.

Vorsitzender: Danke, dann Herr Prof. Böger.

Prof. Torsten R. Böger (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG)), vielen Dank, Herr Vorsitzender, Frau Dr. Wilms. Ich freue mich über die Frage, weil wir uns bei der VIFG auch Gedanken darüber gemacht haben. Sie haben darauf hingewiesen, dass wir seit dem Jahr 2016 die Komplettbewirtschaftung für Betrieb und Investition in die Bundesfernstraßen über unser System abwickeln. Das heißt für uns, dass wir rund 600.000 Zahlungen pro Jahr abwickeln. Üblicherweise läuft das so, dass die Aufträge, die die Länder auslösen, im Rahmen der Bewirtschaftung über unser System an die Auftragnehmer gezahlt werden. Daneben werden aber auch Direktzuweisungen über unser System abgewickelt – ich weise zum Beispiel mal auf Titel 88302-725 hin, das sind die Zuweisungen an kommunale Baulastträger nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes. Das heißt, ganz grundsätzlich kann auch die Auskehr der Anteile an andere Straßenbaulastträger über die VIFG erfolgen. Welchen Umfang das annimmt, hängt letztendlich davon ab, wie diese Zuweisung erfolgen soll. Wenn die Zuweisung direkt an die Länder geht, dann haben wir 16 Zahlungsempfänger, die wir neben den Einzelprojekten, die wir heute über unser System laufen haben, mit einbuchten müssen. Das wären Zahlungen, je nach Jahresrhythmus, aber – das sage ich mal ein bisschen

flapsig –, das fällt bei der Anzahl der Zahlungen, die wir jährlich abwickeln, überhaupt nicht ins Gewicht. Eine andere Frage wäre, wenn das ganze projektbezogen sein soll, das heißt, wenn die Einzelprojekte in den Kommunen mit erfasst und dann aus dem Anteil der Maut bedient werden sollten, dann hätten wir sicherlich einen etwas höheren Aufwand. Wir haben gesehen, dass das derzeit nicht vorgesehen ist, aber auch selbst so etwas würde über unser System abzuwickeln sein. Es stellt sich immer die Frage nach dem Aufwand. Der ist nach unserer Einschätzung von untergeordneter Bedeutung. Das System ist so leistungsfähig, dass wir eine Skalierung ein Stückweit nach oben durchaus vornehmen können.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann, Herr Dr. Brohm, Sie bekommen die Chance, uns Ihre zentralen Überlegungen mitzuteilen.

Dr. Markus Brohm (Deutscher Landkreistag), vielen herzlichen Dank. Ihnen liegt die Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände vor. Ich kann mich den Ausführungen von Herrn Hansen anschließen. Wir unterstützen im Grundsatz das Anliegen, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und sie moderner, sicherer, leistungsfähiger zu gestalten. Das gilt natürlich nicht nur für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, sondern auch der Länder und der Kommunen. Die Sicherstellung eines Gesamtverkehrsfinanzierungssystems muss weiter im Blick bleiben, das Gesetz, das jetzt vorliegt, ist insofern erst ein wichtiger Schritt. Wenn ein neues Mautsystem durch den Bund ausgeschrieben wird, muss natürlich eine Anschlussfähigkeit auch für die Mautsysteme der Länder sichergestellt werden. Ob dies finanzverfassungsrechtlich überhaupt möglich ist, ist nach meinem Kenntnisstand noch nicht abschließend geklärt. Es ist nicht unbedingt wünschenswert, das wir am Schluss 16 oder 17 unterschiedliche Mautsysteme haben. Es ist nicht nur eine Frage der technischen Interoperabilität, sondern auch der Mauthöhen und der Einbettung in ein Gesamtkonzept, weil das auch für die politische Akzeptanz maßgeblich ist. Was die Ausweichverkehre betrifft, kann ich das wissenschaftlich nicht belegen, aber gefühlt würde ich mich den Ausführungen von Herrn Bolik nicht ganz anschließen können. Innerstädtisch mag man es technisch vielleicht lösen können, das kann ich nicht abschließend beurteilen. Ich glaube aber,



dass es das überörtliche Straßennetz auch betrifft, also die Länder und die Kreisstraßen. Die Kreisstraßen haben etwa 40 Prozent Anteil am überörtlichen Straßennetz, da ist durchaus mit Verkehrsverlagerung in das nachgeordnete Netz zu rechnen, wenn die Bundesfernstraßen gesamthaft bemautet werden. Diese Problematik der Auseichverkehre im überörtlichen Netz stellt sich, meines Erachtens, eher noch stärker als bisher, jedenfalls nicht weniger. Da muss eine Lösung adressiert werden und die vorgeschlagene Verordnungsermächtigung für solche Mautausweichverkehre ist sicherlich richtig und berechtigt.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Dr. Brohm! Wir sind am Ende der Anhörung, ich sage recht herzlichen Dank. Sie sehen, wie wichtig das für die Gesetzgebung ist, für das weitere Verfahren. Alle können dann später das Wortprotokoll einsehen. Ich wünsche einen schönen Tag! Dann müssten wir die Nichtöffentlichkeit wieder herstellen und klären, wie wir mit unseren noch offenen Tagesordnungspunkten aus der nicht öffentlichen Sitzung noch umgehen.

Schluss der Sitzung: 12:33 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender



ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN

Öffentliche Anhörung am 19. Oktober 2016

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Drucksache 18/9440

A-Drs. 18(15)378-A Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG)	Seite 1
A-Drs. 18(15)378-B Pro Mobilität	Seite 5
A-Drs. 18(15)378-C Deutscher Städte- und Gemeindebund	Seite 12
A-Drs. 18(15)378-D Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	Seite 16
A-Drs. 18(15)378-E Technische Universität Berlin (TU Berlin)	Seite 20

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

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung
des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages
am 19. Oktober 2016

zu dem

Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes
BT-Drucksache 18/9440

Prof. Torsten R. Böger
Geschäftsführer
Berlin, 13. Oktober 2016

1. Stärkung der Nutzerfinanzierung

Grundsätzlich stellt die Erhebung von Nutzungsentgelten ein sinnvolles Instrument zur Finanzierung von Straßen dar, da bei Straßen die Nutzung über eine Zugangsgebühr geregelt werden kann und sich durch die wirtschaftlich sinnvolle Anwendung des sogenannten Ausschluss- oder Exklusionsprinzips abgrenzen lassen. Dies macht es erforderlich, dass nichtzahlende Personen von der Nutzung eines Gutes ausgeschlossen werden können, wie es gerade die heutigen technischen Erhebungssysteme ermöglichen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird der im Jahre 2004 mit der Einführung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge (LKW-Maut) eingeleitete schrittweise Systemwechsel von der Steuerfinanzierung hin zu einer nutzerbezogenen Infrastrukturfinanzierung im Sinne der Empfehlungen der Pällmann-Kommission konsequent weitergeführt.

Der entscheidende Vorteil der Nutzerfinanzierung basiert auf dem Gegenleistungs- oder auch Äquivalenzprinzip. Die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßen wie bei der LKW-Maut erfordert als Gegenleistung die Bereitstellung einer leistungsfähigen Straßenverkehrsinfrastruktur. Die zu zahlende Leistung leitet sich aus den Vollkosten der genutzten Infrastruktur ab. Dabei werden zunächst die Gesamtwegekosten (Kapitalkosten für das Anlagevermögen und laufende Kosten) ermittelt, auf die Fahrzeugklassen verteilt und nach Achsklassen und Emissionsklassen differenziert.

Insgesamt wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der verkehrspolitische Ansatz eines schrittweisen Umstiegs von der Steuer- hin zu einer Nutzerfinanzierung systemisch durch die horizontale Verbreiterung der Maut durch die Einbeziehung bislang noch nicht mautpflichtiger Teile des Bundesfernstraßennetzes in die Mautpflicht gestärkt.

Mit der Übernahme der Komplettbewirtschaftung der Mittel für die Bundesfernstraßen im Haushaltsjahr 2016 hat die VIFG bereits die Voraussetzungen geschaffen, um gemäß ihrem Auftrag nach § 2 Abs. 1 VIFGG auch das mit diesem Gesetzentwurf einhergehende erhöhte Mautaufkommen verteilen zu können.

2. Vorteile des Systems einer vollständigen Nutzerfinanzierung

In Falle der Einführung einer vollständigen Nutzerfinanzierung im Bereich der Bundesfernstraßen können die „fünf Verkehrsregeln“ der Nutzerfinanzierung umgesetzt werden.

Diese Verkehrsregeln sind die Basis für eine nachhaltige Finanzierung und Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und eröffnen die Möglichkeit, die Bewirtschaftung der Infrastruktur auf der Leistungsseite mit der Einnahmeseite zu verknüpfen. Damit ließe sich die Basis für ein modernes Bewirtschaftungssystem für die Straßenverkehrsinfrastruktur schaffen, dass sich

- an dem Gedanken der Qualität und Verfügbarkeit von Infrastruktur,
- am Lebenszyklusgedanken,
- und an Effizienzkriterien

orientiert.

Die fünf Verkehrsregeln im Einzelnen:

Kundenorientierung

Die Gebühr und das damit verbundene Äquivalenz- oder Gegenleistungsprinzip stärkt die Kundenrolle des Nutzers und Gebührenzahlers, der für die Zahlung einer Gebühr eine Gegenleistung in Form einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur erhält. Der Nutzer wird zum Kunden. Dadurch verbessert sich auch die Akzeptanz einer Benutzungsgebührenerhebung.

Das Äquivalenzprinzip der Nutzerfinanzierung wird auch durch den Charakter der Gebühr (wie auch Beiträgen, Sonderabgaben und sonstiger nichtsteuerlicher Abgaben) und der damit verbundenen Zweckbindung des Gebührenaufkommens verdeutlicht. Der Sachgesetzgeber kann eine Gebühr nur aus einem Sachzweck heraus erheben, der über die reine Mittelbeschaffung hinausgeht. Steuern dagegen werden ausschließlich zur grundsätzlichen Mittelbeschaffung erhoben und sind daher per se nicht an einen Sachzweck gebunden (Non-Affektationsprinzip). Daher ist auch die Wirkung der Zweckbindung von nichtsteuerlichen Abgaben wie der Gebühr grundsätzlich anders zu bewerten als eine einfachgesetzliche Zweckbindung von Teilen des Steueraufkommens.

Effiziente Finanzierung

Eine starke Zweckbindung ist die entscheidende Voraussetzung, um einen geschlossenen und kostendeckenden Finanzierungskreislauf aufzubauen, der auf den Wegekosten beruht und bei dem die Nachfrage (nach Mobilität) das Angebot (an Verkehrsinfrastruktur) bestimmt. Dadurch wird eine

effiziente Finanzierung erreicht, die sich an der Nachfrage orientiert und bei dem die Finanzierung eine wichtige Ressource ist, um wirtschaftliche Beschaffungs- und Bewirtschaftungsvorgänge zu steuern.

Investitionen der Verkehrsinfrastruktur müssen im nutzerfinanzierten System kosteneffizient durchgeführt werden. Dies ist beispielsweise durch die Implementierung effizienter Erhaltungsstrategien und die Optimierung der Bauabläufe zu erreichen. Die Optimierung des Herstellungsprozess ist auch an eine optimale Finanzplanung und einen planmäßigen Liquiditätsfluss gekoppelt. Eine Finanzierung über den Haushalt kann dies nicht immer gewährleisten.

Optimale Preissetzung

Investitionen in die Bundesfernstraßen müssen gemäß des Äquivalenzprinzips grundsätzlich einen Vorteil für die Nutzer ergeben, der die Höhe der entrichteten Gebühren/Entgelte rechtfertigt. Die Wirkungen der Investitionen müssen und sollten somit in einem nutzerfinanzierten System für den Kunden transparent werden. Qualität und Umfang der Infrastrukturen können regelmäßig bewertet werden.

Die differenzierte Abbildung der Vermögens- und Kostenstruktur ist in einem vollständig nutzerfinanziertem System Basis für die Festlegung der Mauthöhe. So kann sichergestellt werden, dass die anfallenden Kosten für Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung vollständig erfasst und gedeckt werden.

Effizientes Management

Die Nutzerfinanzierung erfordert als Gegenleistung zur Gebührenerhebung die Bereitstellung eines leistungsfähigen und kostendeckenden Fernstraßennetzes.

Die derzeitige Haushaltssystematik beschränkt sich auf die Abbildung einer einnahmen- und ausgabenbezogenen Betrachtung. Dies erschwert eine optimale Bewirtschaftung langfristiger Investitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, da die Verfügbarkeit der Mittel die Bauabläufe wesentlich bestimmen.

Effiziente Planung

Mit Hilfe betriebswirtschaftlicher Management- und Steuerungsinstrumente kann sich die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur an wirtschaftlichen Kriterien orientieren. Durch einen effizienten Planungsprozess kann das verkehrliche Angebot an der Nachfrage ausgerichtet werden.

Stellungnahme

zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
zum „Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ (Drucksache 18/9440)

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 19. Oktober 2016

Stefan Gerwens

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 18. Oktober 2016

Kernaussagen

Pro Mobilität¹ begrüßt, dass mit dem Gesetzentwurf der technische und organisatorische Rahmen zur Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab Mitte 2018 geschaffen werden soll. Ein Änderungsbedarf bei den jetzt vorgelegten Anpassungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird nicht gesehen, doch sollte das Parlament flankierende Festlegungen zu noch nicht geregelten Sachverhalten treffen. Diese umfassen insbesondere die derzeit in Arbeit befindliche Wegekostenrechnung und die in einer späteren Gesetzgebung zu beschließende Mauthöhe auf Bundesstraßen.

- Der Gesetzentwurf führt vor allem im regionalen Wirtschaftsverkehr zu höheren Kosten für die Wirtschaft, er lässt aber auch Nutzen durch zusätzliche Mittel für Investitionen in die Fernstraßen und damit eine Qualitätsverbesserung der Infrastruktur erwarten.
- Erstmals soll die Erhebung der Lkw-Maut auf Straßen außerhalb der Baulast des Bundes ausgeweitet werden, wobei Sorge zu tragen ist, dass den kommunalen Baulastträgern das auf ihrem Netz eingenommene Mautaufkommen tatsächlich ohne Abzüge durch die Länder zufließt.
- Unter bestimmten Anforderungen des Datenschutzes sollten Mautdaten für die Verkehrsforschung nutzbar gemacht werden.
- Die Mautsätze für Autobahnen und Bundesstraßen werden erst in einem folgenden Gesetzgebungsverfahren auf Basis einer neuen Wegekostenrechnung festgelegt. Deshalb sollte das Parlament über den vorliegenden Gesetzentwurf hinausgehen und Orientierung für die in Arbeit befindliche Wegekostenrechnung geben: Sofern eine Durchschnittsbildung des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten über das gesamte Fernstraßennetz nicht mit EU-Recht vereinbar sein sollte, könnte es zu mehr als doppelt so hohen Mautsätzen im Vergleich zur Autobahn kommen.

Der Bundestag sollte dieses Risiko deutlicher Nachteile für autobahnferne Wirtschaftsstandorte ausschließen und schon jetzt eine Grundsatzbeschluss für weiterhin einheitliche Mautteilsätze für Infrastrukturkosten auf Autobahnen und Bundesstraßen treffen.

I. Anmerkungen zum Inhalt des vorliegenden Gesetzentwurfs

¹ Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

- (1) Mit dem Entwurf zum vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes soll der **technische und organisatorische Rahmen zur Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab Mitte 2018** gesetzt werden. Die Bundesregierung greift damit das Votum des Entschließungsantrags des Deutschen Bundestages 18/4463 auf, dazu einen Gesetzentwurf in 2016 vorzulegen.
- (2) Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen wird einerseits zu **zusätzlichen Kosten vor allem für den regionalen Wirtschaftsverkehr** führen. Andererseits erhöht sich das Mautaufkommen und damit die Finanzausstattung der Bundesfernstraßen, was **zusätzliche Maßnahmen in den Bereichen Erhaltung, Aus- und Neubau** ermöglicht. Diese höheren Investitionen in eine Modernisierung von Autobahnen und Bundesstraßen lassen nach Abschluss der Baumaßnahmen weniger Staus, höhere Verkehrssicherheit und besseren Lärmschutz erwarten. Aus dem Gesetzentwurf entstehen daher zusätzliche Kosten für die Wirtschaft, es ist aber auch mittelbarer Nutzen zu erwarten.
- (3) In Ziffer 1 soll mit der Änderung von § 1 (1) das **mautpflichtige Netz ab dem 1. Juli 20018 mehr als verdreifacht werden**. Bisher unterliegen laut Gesetzentwurf rund 12.800 km Autobahnen und 2.300 km „autobahnähnliche“ Bundesstraßen der Mautpflicht, künftig sollen mehr als 37.000 km Bundesstraßen hinzukommen.
- (4) Erstmals soll in Ziffer 9 durch die Änderung von § 1 (1) die **Erhebung der Lkw-Maut auf Straßen außerhalb der Baulast des Bundes ausgeweitet** werden. Konkret geht es um Bundesstraßen in Kommunen ab 80.000 Einwohnern, deren Baulast bei der jeweiligen Stadt liegt. Hier ist sicherzustellen, dass das Mautaufkommen vom Bundeshaushalt über die Länder bei der Kommune mit Straßenbaulastverantwortung ankommt und in die dortigen Bundesstraßen investiert wird.
- (5) Im Gesetzentwurf ist mit der Änderung von § 11 die Festlegung enthalten, **auf Bundesstraßen in kommunaler Baulast erhobenes Mautaufkommen ausschließlich für die Finanzierung dieser Bundesstraßen zu nutzen**. Pro Mobilität begrüßt, dass die bewährte Zweckbindung des Mautaufkommens für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen auch für die kommunalen Baulastträger von Bundesstraßen gelten soll.

Der Bund sieht sich aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht in der Lage, das Mautaufkommen auf diesen Bundesstraßen den kommunalen Straßenbaulastträgern direkt zuzuweisen. Daher sieht der Entwurf den Umweg der Zuweisung aus dem Bundeshaushalt an die Länder vor, die in der föderalen Aufgabenteilung für die kommunale Ebene verantwortlich sind. Der Gesetzentwurf enthält keine Aussagen darüber, ob die Länder aufgrund der gesetzlichen Zweckbindung im BFStrMG verpflichtet sind, diese Mittel in voller Höhe und nur an die jeweiligen Kommunen mit Baulast von Bundesstraßen weiterzuleiten. **Es sollte gewährleistet sein, dass den kommunalen Baulastträgern das auf ihrem Netz eingenommene Mautaufkommen ohne Abzüge durch die Länder zufließt.**

In Einzelfällen kann die Zweckbindung zu Problemen führen, z.B. wenn die Kommune Baulastträger nur einer Bundesstraße ist und diese kürzlich saniert hat. Hier ist gegebenenfalls durch die Bildung von Rückstellungen Vorsorge für künftigen Sanie-

rungsprojekte zu treffen. So kann sich ein Einstieg in eine nachhaltigere Bewirtschaftung des Infrastrukturvermögens ergeben. Die **Zweckbindung sollte** daher auch **für die kommunalen Baulastträger nicht eingeschränkt werden**.

Der Bund sollte das **den jeweiligen Kommunen zustehende Mautaufkommen nachträglich jährlich veröffentlichen**, um auch auf kommunaler Ebene eine transparente Kontrolle durch die Bürger und die Wirtschaft zu gewährleisten, ob die Mittel zweckbestimmt eingesetzt wurden.

- (6) Für den Fall der Verzögerung der Mauteinführung auf bisher nicht mautpflichtigen Bundesstraßen sieht Ziffer 10 im § 13 a (2) Übergangsregelungen vor. Danach kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates einen neuen Zeitpunkt festlegen. Aus der Wirtschaft wird darauf hingewiesen, dass **im Falle einer verzögerten Umsetzung längere Zeiträume als zwei Wochen notwendig** sind, um vertragliche Vereinbarungen in Bezug auf die Übernahme und Verrechnung der Mautkosten zu regeln und abrechnungstechnisch abzubilden.
- (7) In der Gesetzesbegründung wird im Allgemeinen Teil unter Ziffer 9 wird ausgeführt, dass die erweiterte Mautpflicht sich positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung auswirken könne. Ein solcher **Verlagerungseffekt im Güterfernverkehr ist nicht zu erwarten**, da die Ausweitung der Mauterhebung auf alle Bundesstraßen vor allem zu einer Kostenbelastung für den regionalen Wirtschaftsverkehr sowie für Anbindungsfahrten im Fernverkehr an Autobahnen oder Terminals des kombinierten Verkehrs führt. Eine Auswirkung auf die Wettbewerbssituation im Güterfernverkehr dürfte sich daher nicht einstellen.
- (8) Pro Mobilität sind **keine Abschätzungen bekannt**, ob die Mauterhebung innerorts **zu Verlagerungen auf nachgeordnete Straßen** führen wird. Je höher die Mautsätze auf Bundesstraßen ausfallen und je länger eine potenzielle Ausweichstrecke ist, umso größer sind jedoch die Anreize. Bei der Mauteinführung 2005 hat sich der Ausweichverkehr nach einer Anfangsphase schnell auf wenige Strecken beschränkt. Es bietet sich an, in den ersten Monaten Verkehrsabläufe entlang der Innerorts-Bundesstraßen zu beobachten und auszuwerten. Darüber hinaus haben die Kommunen die Möglichkeit, Nutzungsbeschränkungen auf Basis der StVO einzuführen.
- (9) Der Entschließungsantrag 18/4463 des Deutschen Bundestages enthielt eine Aufforderung an die Bundesregierung, die nicht Personen zuzuordnende Daten der Mauterhebung für Zwecke der Verkehrslenkung und Verkehrsforschung zugänglich zu machen, sofern diese vollständig anonymisiert sind und dies in enger Abstimmung mit den Datenschutzbeauftragten erfolgt. Der Gesetzentwurf sieht hierzu bisher keine Umsetzung vor. Unter den im Antrag genannten Datenschutzbedingungen wird eine **Nutzbarmachung von Daten für Verkehrsforschung** von Pro Mobilität befürwortet.

II. Zusätzlicher Handlungsbedarf bei der Festlegung der Mauthöhe

- (10) Pro Mobilität unterstützt den Anspruch des Gesetzentwurfs, frühzeitig Klarheit zur technischen und organisatorischen Vorbereitung der Ausweitung der Lkw-Maut zu schaffen. Frühzeitige Klarheit sollte über den Gesetzentwurf hinausgehen und insbesondere **Orientierung bei der laufenden Erarbeitung der neuen Wegekostenrechnung geben:**
- Bundesstraßen erfüllen nicht nur die Aufgabe, den Verkehr abzuwickeln, sie sichern auch Erreichbarkeit in der Fläche. Deshalb **sollte in der Wegekostenrechnung bei Bundesstraßen ein Kostenabzug für Aufgaben der Daseinsvorsorge** erfolgen. Der Staat würde damit anerkennen, dass er die Verfügbarkeit von Bundesstraßen (wie auch von Landes- und Kommunalstraßen) für Erschließungs- und verkehrsfremde Funktionen benötigt. Erwähnt seien z.B. die Erreichbarkeit von Orten sowie durch Rettungsdienste, Polizei, Militär etc. In früheren Wegeausgaben-/kostenrechnungen vor Beginn der Mauterhebung wurde dieser Staatsanteil bereits bei innerörtlichen Straßen berücksichtigt. Dieser Ansatz ist für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen ebenfalls gerechtfertigt.
 - Der Bundestag sollte schon jetzt eine **Grundsatzentscheidung für weiterhin einheitliche Mautsätze für Infrastrukturkosten auf Autobahnen und Bundesstraßen** treffen. Dies wird im Folgenden näher erläutert.
- (11) Der Gesetzentwurf der Bundesregierung enthält noch keine Aussagen zur geplanten Mauthöhe auf den ab Mitte 2018 neu der Mautpflicht unterliegenden Bundesstraßen. Deren Festlegung soll Gegenstand einer weiteren Gesetzgebung zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes werden. Dazu werden die Ergebnisse der Wegekostenrechnung 2018 bis 2022 benötigt, die derzeit erarbeitet wird. Das Gesetzgebungsverfahren soll voraussichtlich zu Beginn der nächsten Legislaturperiode erfolgen. Je nach Aufkommenserwartung und der Ausgestaltung der Mautsätze sind im Vergleich von Bundesstraßen und Autobahnen **mehr als doppelt so hohe Mautsätze auf Bundesstraßen möglich, sie sind aber nicht zwingend vorgeschrieben.**
- (12) Auf Autobahnen und bisher mautpflichtigen autobahnähnlichen Bundesstraßen werden heute einheitliche Mautsätze für beide Netzteile erhoben². Auf bisher noch nicht der Mautpflicht unterliegenden (überwiegend zweistreifigen) Bundesstraßen soll ab Mitte 2018 die Lkw-Maut erhoben werden. In weiten Teilen der Wirtschaft besteht der klare Wunsch, auch dann **auf allen Bundesfernstraßen einheitliche Mautsätze für Infrastrukturkosten festzuhalten**, um erhebliche Nachteile für autobahnferne Wirtschaftsstandorte aus deutlich höheren Mautsätzen im Vergleich zur Autobahn zu vermeiden.
- (13) Unternehmen ohne nahegelegene Autobahn haben schon heute einen Standortnachteil. Durch überproportional steigende Kosten für die Benutzung der Bundesstraßen

² Wenige zweistreifige Bundesstraßen, die zur Vermeidung von Ausweichverkehr der Mautpflicht unterliegen, fallen hierbei als Ausnahme kaum ins Gewicht.

würde dieser verstärkt. Transportintensive Unternehmen würden vor allem in strukturschwachen ländlichen Räumen erwägen, Betriebe in die Nähe von Autobahnen zu verlagern. Neuansiedlungen würden sich gleich auf dortige Lagen konzentrieren.

- (14) Zur Mautsatzdifferenz zwischen Autobahnen und Bundesstraßen kommt es, weil die Wegekosten je Teilnetz bestimmt und entsprechend der Fahrleistungen auf das jeweilige Teilnetz umlegt. Die Bundesstraßen weisen im Vergleich zu Autobahnen weniger Fahrstreifen und geringere Ausbaustandards. Dies führt zwar zu geringeren Wegekosten je Kilometer, die jedoch auf ein viel niedrigeres Niveau an Fahrleistungen umzulegen sind. Bei der Durchschnittsbildung ergeben sich daraus höhere Mautteilsätze für Infrastrukturkosten bei zweistreifigen, bisher nicht mautpflichtigen Bundesstraßen als bei Autobahnen.

Für schwere Lkw ab 12 t zGG lässt sich grob vereinfacht sagen, **die durchschnittlichen Wegekosten je Kilometer bisher nicht-mautpflichtiger Bundesstraße erreichen rund ein Fünftel des Niveaus an Autobahnen und vierstreifigen Bundesstraßen, die Fahrleistungen dieser Fahrzeuggruppe je Kilometer jedoch weniger als ein Zehntel.** In der Umlegung der spezifischen Kosten auf die spezifischen Fahrleistungen ergibt sich so ein mehr als doppelt so hoher Mautteilsatz für Infrastrukturkosten auf Bundesstraßen im Vergleich zu Autobahnen und vierstreifigen Bundesstraßen. So weist die Wegekostenrechnung 2013-2017 für Lkw ab 12 t im Berechnungsjahr 2014 einen Mautsatz von 29 Cent/km für damals nicht mautpflichtigen Bundesstraßen aus, dagegen von rund 12 Cent/km für Autobahnen.

- (15) Die Mauterhebung für Lkw in Deutschland basiert auf der **EU-Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG)**, die sich laut Artikel 7 auf das Transeuropäische Verkehrsnetz bzw. Autobahnen bezieht. Die Mautpflicht auf Autobahnen in Deutschland fällt deshalb eindeutig in den Regelungsbereich der Richtlinie. Auch die Ausweitung der Mautpflicht auf vierstreifige Bundesstraßen konnte in der Vergangenheit darunter gefasst werden, weil diese Straßen als autobahnähnlich klassifiziert werden konnten. Bei zweistreifigen Bundesstraßen ist die Autobahnähnlichkeit dagegen eher fraglich.

Laut Artikel 7 (1) der Richtlinie bleibt das Recht der Mitgliedstaaten unberührt, Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf anderen Straßen zu erheben, „sofern die Erhebung von Maut- und/oder Benutzungsgebühren auf solchen anderen Straßen den internationalen Verkehr nicht diskriminiert und nicht zur Verzerrung des Wettbewerbs zwischen den Unternehmen führt.“

Da auf dem Autobahnnetz bei isolierter Berechnung ein niedrigerer Mautteilsatz Infrastrukturkosten als bei Durchschnittsbildung mit Bundesstraßen erhoben würde, stellt sich die **Frage, ob die EU eine Durchschnittsbildung als diskriminierend einstuft oder als zusammenhängendes Netz zulässt.** Eine mögliche Diskriminierung könnte sich ergeben, wenn ausländische Fahrzeuge einen geringeren Fahrleistungsanteil auf Bundesstraßen als auf Autobahnen hätten. Da Transitverkehr überwiegend die Autobahnen nutzen wird, ist eine solchen Anteilsverteilung nicht ausgeschlossen.

- (16) Ein gleich hoher Mautteilsatz für Infrastrukturkosten auf Autobahnen und Bundesstraßen ist *in zwei Umsetzungsvarianten* denkbar:

Variante A: Ermittlung eines gewichteten Durchschnitts für den Mautteilsatz Infrastrukturkosten für Autobahnen und alle Bundesstraßen

Hier sind Mautsätze zulässig, die den Nutzern anzulastenden Infrastrukturkosten in der Summe für beide Teilnetze decken. Der Mautteilsatz würde bei Autobahnen höher als auf Basis einer isolierten Berechnung liegen, bei Bundesstraßen wäre es umgekehrt. Zu klären ist, ob eine solche Durchschnittsbildung mit EU-Recht vereinbar ist.

Variante B: Begrenzung des Mautteilsatzes Infrastrukturkosten für Bundesstraßen auf jenen für Autobahnen

Die den Nutzern anzulastenden Infrastrukturkosten wären bei Autobahnen gedeckt, bei Bundesstraßen teilweise. Der Mautteilsatz würde bei Autobahnen dem einer isolierten Berechnung für diese Straßen entsprechen, bei Bundesstraßen läge er unter dem maximal zulässigen Niveau für dieses Teilnetz. Von einer Vereinbarkeit mit der EU-Wegekostenrichtlinie kann ausgegangen werden. Eine Teilanlastung von Wegekosten lässt die EU-Wegekostenrichtlinie ausdrücklich zu (Artikel 7b (2)). Statt des erwarteten Aufkommens von bis zu zwei Milliarden Euro wäre mit weniger Einnahmen zu rechnen.

In beiden Fällen könnten Teile der Wegekosten für Aufgaben der Daseinsvorsorge (räumliche Erschließung, Rettungsdienste, Polizei (ohne Verkehr), Militär, ..) dem Staat zugeschrieben und von vornherein in der Wegekostenrechnung abgezogen werden.

- (17) Im Gesetzentwurf werden die Einnahmeerwartungen mit der **Aufkommenschätzung von „bis zu zwei Milliarden Euro“ jährlich bereits am maximalen Betrag** der bisherigen Wegekostenrechnung 2013-2017 orientiert:
- 2018 eine Milliarde Euro, da die Mautausweitung Mitte 2018 erfolgen soll,
 - 2019 und 2020 jeweils zwei Milliarden Euro pro Jahr.

Berücksichtigung der Mautausweitung ab Mitte 2018 in der Finanzplanung					
In Mrd. Euro	2016	2017	2018	2019	2020
Bruttoaufkommen Lkw-Maut (Verwendung für Investitionen, Erhebung, Harmonisierung)					
Finanzplan Juli 2015	4,6	4,5	4,5	4,5	
Finanzplan Juli 2016	4,6	4,6	5,5	6,5	6,5
Investitionen (aus Lkw-Maut und Steueraufkommen)					
Finanzplan Juli 2015	6,2	6,6	6,7	5,6	
Finanzplan Juli 2016	6,2	6,6	7,2	7,2	7,0

Die in den kommenden Jahren geplante Anhebung des Investitionsniveaus für Bundesfernstraßen stützt sich vor allem auf die Erreichung der Aufkommensziele, die sich die Bundesregierung bei der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen gesetzt hat. Der als „bis zu“ skizzierte Einnahmenrahmen im Gesetzentwurf ist in voller Höhe in der Finanzplanung enthalten. Je nach Auslegung des EU-Rechts **kann sich ein Konflikt mit einer Zielsetzung ergeben, autobahnferne Wirtschaftsräume nicht zu benachteiligen**, und dazu gleichhohe Mautsätze für Autobahnen und Bundesstraßen vorzusehen.

(18) Der Betrag von bis zu zwei Milliarden Euro jährlich bzw. die **Anlastung der vollen Wegekosten auf Bundesstraßen** ist nämlich **nur auf zwei Wegen erreichbar**.

a. **Der Erhebung einheitlicher maximal zulässiger Mautsätze im Teilbereich Infrastrukturkosten für Autobahnen und Bundesstraßen** auf Basis gewichteter Durchschnittskosten und Fahrleistungen über die Gesamtheit beider Teilnetze, was die beschriebene Vereinbarkeit mit EU-Recht voraussetzt.

b. **Der Erhebung maximal zulässiger Mautsätze im Teilbereich Infrastrukturkosten getrennt nach Autobahnen und mautpflichtigen Bundesstraßen**, was in der Folge zu mehr als doppelt so hohen Mautsätzen auf Bundesstraßen im Vergleich zu Autobahnen führen dürfte. Die Auswirkungen auf autobahnferne Wirtschaftsregionen wurden bereits geschildert. Für die Mautpflichtigen wäre der Anreiz hierbei besonders hoch, von einer Bundesstraße nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen auszuweichen.

(19) **Maximale Einnahmeerwartungen und gleichhohe Mautsätze für Autobahnen und Bundesstraßen** sind somit **nur über einen durchschnittlich gewichteten Mautsatz zu erreichen**. Dies setzt die Vereinbarkeit mit EU-Recht voraus.

Sofern ein einheitlicher Mautsatz für Autobahnen und Bundesstraßen nur ohne Durchschnittsbildung umsetzbar ist, kann auf Bundesstraßen nur ein Teil der Gebührenhöhe erhoben werden, die gemäß der Wegekostenrechnung maximal möglich wäre. Die **geschätzten maximalen Einnahmeerwartungen** von bis zu zwei Milliarden Euro pro Jahr wären dann **nur teilweise zu erzielen**.

* * *

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



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 bemauteuten 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.

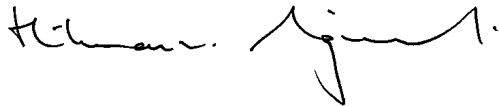
Im Entwurf des § 11 Abs. 3 wird von den Anteilen anderer Straßenbaulastträger gesprochen. Dies legt nahe, dass es Überlegungen für die Zumessung des Mautaufkommens gibt. In der Begründung heißt es dazu, dass sich ca. 8 % der Bundesfernstraßen in der Trägerschaft anderer Straßenbaulastträger als dem Bund 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

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

Prof. Dr. Thorsten Beckers¹

*Technische Universität Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP),
Bereich Infrastrukturmanagement und Verkehrspolitik (IM-VP)*

**Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für
Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 19.10.2016
zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Vierten Gesetzes
zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ (Drucksache 18/9449)**

- (1) Im Zusammenhang mit der Ausweitung der LKW-Mauterhebung auf das gesamte Netz der Bundesstraßen besteht die Gefahr der Verdrängung von LKW-Verkehren auf das untergeordnete Straßennetz (Landes-, Kreis- und Gemeinde-/Kommunalstraßen etc.). Nach meinem Kenntnisstand liegen öffentlich keine Abschätzungen darüber vor, in welchem Ausmaß derartige Verdrängungswirkungen zu erwarten sind. Wenn entsprechende Erkenntnisse vorliegen würden, könnte daran anschließend untersucht und diskutiert werden, durch welche Strategien „problematischen“ (da umfangreichen und ggf. auch speziell in sensiblen Gebieten auftretenden) Verlagerungen entgegengetreten werden könnte. Dabei könnten derartige Strategien z.B. in einem Verzicht auf eine Mauterhebung auf ausgewählten Abschnitten der Bundesstraßen oder in einer Ausweitung der Mautpflicht auf Abschnitte des untergeordneten Netzes oder in Fahrverboten für LKW auf Abschnitten des untergeordneten Netzes bestehen. Die konkrete Anwendung derartiger Strategien im Einzelfall (d.h. an bestimmten Stellen des Straßennetzes) wird vielfach umfangreiche technische und institutionelle Voraussetzungen bzw. Vorarbeiten erfordern. Sofern umfassende Klärungen zu den vorstehend genannten Punkten zeitlich als nicht möglich angesehen werden, empfehle ich mit dem BMVI zumindest zu diskutieren, welches Risiko (im Sinne von Gefahren) hinsichtlich derartiger „problematischer“ Verkehrsverlagerungen bestehen dürfte und inwieweit Vorkehrungen hinsichtlich einer zügigen Reaktionsfähigkeit im Falle des Auftretens derartiger Verlagerungswirkungen im Straßennetz getroffen worden sind. Im Übrigen möchte ich abschließend darauf hinweisen, dass bei einer Erhebung der LKW-Maut auf dem gesamten Straßennetz, die ja in der Schweiz praktiziert wird, derartige problematische Verkehrsverdrängungseffekte nicht auftreten können.
- (2) Sofern Kommunen Straßenbaulastträger für Abschnitte der Bundesfernstraßen sind, sollen diese nach dem vorliegenden Gesetzesentwurf die dort eingenommene LKW-Maut (zumin-

¹ Kontaktdaten von Thorsten Beckers: Tel.: 030-314-23243 / 0163-8479465, tb@wip.tu-berlin.de.

dest weitgehend) erhalten und sind dann verpflichtet, diese Einnahmen für Ausgaben im Bereich der Bundesfernstraßen einzusetzen, für die sie als Straßenbaulastträger verantwortlich sind. Insbesondere innerhalb einzelner (Haushalts-)Jahre dürfte in manchen Kommunen die Problematik bestehen, dass die Einnahmen aus der LKW-Maut größer sein werden als die Ausgaben, die auf eine sinnvolle (d.h. insbesondere die wohlfahrtsökonomische Vorteilhaftigkeit von Bereitstellungs-/Qualitätsentscheidungen sowie die langfristige Effizienz hinsichtlich des intertemporalen Mitteleinsatz berücksichtigende) Weise im Bereich der Bundesfernstraßen getätigt werden können, für die die jeweilige Kommune als Straßenbaulastträger verantwortlich ist. Ich empfehle in diesem Zusammenhang mit dem BMVI zu klären, welche Erkenntnisse bezüglich dieser Problematik dort vorliegen und ob und ggf. welche Überlegungen angestellt worden sind, wie Kommunen in derartigen Situationen auf eine sinnvolle Weise agieren und haushaltsrechtlich verankerte (Wirtschaftlichkeits-)Grundsätze berücksichtigen können.

- (3) Meines Erachtens besteht Handlungsbedarf hinsichtlich einer Weiterentwicklung der Wegekostenrichtlinie der EU. In diesem Zusammenhang verweise ich auf den diesbezüglichen Teil meiner schriftlichen Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung im Deutschen Bundestag (Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur) am 06.10.2014 zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ (Drucksache 18/2444):²

Es ist sinnvoll, dass auf europäischer Ebene Vorgaben hinsichtlich der maximalen Mautsätze bestehen, die auf für den Fernverkehr bedeutsamen (Fern-)Straßen erhoben werden dürfen. Damit wird „Wegelagelei“ verhindert und Koordinationsproblemen zwischen Staaten bei der Mautfestsetzung entgegengewirkt. Die entsprechenden Vorgaben in der Richtlinie 1999/62/EG verweisen auf die Wegekosten bei der Festsetzung einer Obergrenze für Mautsätze. [Es] ... besteht kein Konsens hinsichtlich der Methodik für die Ermittlung von Wegekosten, und auch die europäischen Vorgaben führen nicht dazu, dass nur ein Weg zur Ermittlung von Wegekosten im Hinblick auf die Ermittlung von Mautobergrenzen beschränkt werden kann. Auch weitere Faktoren, wie z.B. die Altersstruktur eines Straßennetzes oder Zinsentwicklungen an den Kapitalmärkten, können dazu führen, dass bei der Kalkulation von Wegekosten zu unterschiedlichen (aber nicht unbedingt weit auseinanderliegenden) Zeitpunkten (mehr oder weniger) voneinander abweichende Ergebnisse erzielt werden können.

Von einer Maut gehen Lenkungswirkungen aus, weshalb eine Maut von der Politik im Hinblick auf die Erreichung umwelt- und verkehrspolitische Ziele eingesetzt werden kann. Schwankungen der Mautsätze, die in keinen Zusammenhang mit umwelt- und verkehrspolitischen Zielen stehen und vielmehr durch schwankende Ergebnisse von Wegekostenberechnungen bedingt sind, wirken im Hinblick auf die Erreichung der entsprechenden politischen Ziele grundsätzlich kontraproduktiv. Sofern Mauteinnahmen – wie in Deutschland praktiziert – in Finanzierungsregime für die Verkehrsinfrastruktur eingebunden sind, gehen derartig schwankende Ergebnisse von Wegekostenberechnungen ebenfalls grundsätzlich mit Nachteilen einher.

Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass von deutscher Seite versucht wird auf der europäischen Ebene darauf hinzuwirken, dass eine Diskussion über die Weiterentwicklung der Vorgaben hinsichtlich der maximalen Mautsätze erfolgt, die in der EU auf für den Fernverkehr bedeutsamen (Fern-)Straßen erhoben werden dürfen. In diesem Zusammenhang wäre auch zu thematisieren, dass grundsätzliche Überlegungen der Europäischen Kommission

² Diese Stellungnahme steht im Internet auf der Webseite http://www.wip.tu-berlin.de/menue/kontakt_mitarbeiterinnen/prof_dr_thorsten_beckers zum Download zur Verfügung (http://www.wip.tu-berlin.de/fileadmin/fg280/forschung/publikationen/2014/stellungnahme_thorsten_beckers_anhoerung_verkehrsausschuss-bundestag_lkw-maut_wegekosten.pdf).

- (i) zur auf eine Erzielung effizienzfördernder Lenkungswirkungen ausgerichtete Bepreisung von Verkehrsinfrastrukturen („Soziale Grenzkosten“),
- (ii) zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (z.B. „Nutzerfinanzierung“, wofür im Übrigen verschiedene Definitionen existieren) und
- (iii) zu den Vorgaben hinsichtlich der Ermittlung von Mautobergrenzen (an Durchschnittskosten orientierte Bepreisung unter Berücksichtigung von „Wegekosten“ [siehe oben] sowie – neuerdings – auch die Möglichkeit zur Berücksichtigung von externen Umweltkosten des Verkehrs [Luftschadstoffe und Lärm] in einem jedoch durch absolute Vorgaben recht begrenzten Ausmaß)

nicht oder nur begrenzt miteinander kompatibel sind.

Ergänzende Anmerkungen:

- In meiner vorstehenden Stellungnahme bin ich lediglich auf ausgewählte zentrale Themen eingegangen, die im Kontext des zu diskutierenden Gesetzentwurfes der Bundesregierung „Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ (Drucksache 18/9449) meines Erachtens von Relevanz sind. In der Ausschusssitzung gehe ich zunächst selbstverständlich gerne auf die vorstehend angesprochene Themen vertieft ein, weiterhin nehme ich – auch dies ist natürlich eine Selbstverständlichkeit – grundsätzlich gerne auch zu weiteren Themen Stellung.
- Ich möchte darauf hinweisen, dass ich in dieser schriftlichen Stellungnahme im Kontext einer Mitwirkung in einem Konsortium, das für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Sommer 2016 zu Fragen der Wegkostenrechnung und der Ermittlung von LKW-Mautsätzen tätig gewesen ist, bewusst nicht auf Fragen der Wegekostenermittlung für die Bundesfernstraßen eingegangen bin. Dies ist zunächst dadurch bedingt, dass vertragliche Vereinbarungen zwischen dem BMVI und dem DLR, das als Hauptauftragnehmer des BMVI das Konsortium geleitet hat, und mir, der ich als Unterauftragnehmer des DLR tätig gewesen bin, es mir aktuell eindeutig nicht erlauben, bestimmte Äußerungen zu tätigen. Weiterhin wird es Themen geben, bei denen es im Kontext von Unklarheiten und Auslegungsschwierigkeiten in den vorstehend genannten Vertragswerken mir wohl nicht eindeutig erlaubt und insofern für mich nicht eindeutig risikofrei sein dürfte, mit einem gewissen Konkretheitsanspruch Stellung zu beziehen; auch dies hat dazu geführt, dass ich das genannte Themengebiet in dieser Stellungnahme ausgeklammert habe. In der Ausschusssitzung werde ich lediglich insoweit zu Fragen der Wegkostenrechnung Stellung beziehen, als dass dies für mich grundsätzlich absolut zweifels- und damit risikofrei im Kontext der vorstehend genannten Vertragsbeziehungen möglich ist; dies dürfte bedeuten, dass ich mich zu sehr vielen Fragen zur Wegekostenrechnung nicht werde äußern können.