

Stellungnahme zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Vorbemerkung

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)106-B

Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018



Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags wird am 10. Oktober 2018 den Entwurf der Bundesregierung für ein fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes beraten. Ausgewählte Verbände wurden gebeten, bis zum 8. Oktober 2018 eine Stellungnahme abzugeben und während der Anhörung als Sachverständige zur Verfügung zu stehen. Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags folgende Stellungnahme.

I. Inhalt des Gesetzentwurfs

Bislang galt die Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen sowie auf ausgewählten Bundesstraßen. Seit dem 01.07.2018 wird die Maut auf allen Bundesstraßen erhoben. In Anlehnung an ein neues Wegekostengutachten sollen die Mautkosten zum 01.01.2019 aktualisiert werden. Unter anderem sollen die seit dem 01.01.2015 in die Maut eingepreisten Kosten der Luftverschmutzung nun um Lärmbelastungskosten ergänzt werden. Auch sollen Elektro-Lkw von der Maut ausgenommen werden.

II. Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die Allianz pro Schiene **begrüßt**:

- die Einbeziehung von Lärmkosten in die Berechnung der Lkw-Mautsätze. Damit greift das BMVI unsere Anregung auf (vgl. Allianz pro Schiene-Stellungnahme zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 20. April 2016) und schöpft die nach dem derzeitigen EU-Rechtsrahmen vorhandenen Möglichkeiten zur Anlastung externer Kosten endlich aus.

Die Allianz pro Schiene **kritisiert**:

- den neuen Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7, wonach Lkw mit Elektroantrieb komplett von der Lkw-Maut befreit werden sollen. Da Güterlokomotiven mit Elektroantrieb für jeden zurückgelegten Trassenkilometer eine Schienenmaut zahlen müssen, konterkariert die beabsichtigte Mautbefreiung für Elektro-Lkw das in der Koalitionsvereinbarung verankerte Ziel, „mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene (zu) verlagern“ (Zeile 3551). Im Masterplan Schienengüterverkehr des BMVI vom Sommer 2017, der laut Koalitionsvereinbarung vollständig und dauerhaft umgesetzt werden soll (Zeile 3552), ist zudem zwischen Ministerium und Sektor vereinbart worden, dass eine etwaige Privilegierung von Elektro-Lkw „ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr“ in Frage kommt (S. 29). Einer befristeten Maut-Privilegierung von Elektro-Lkw ausschließlich im Vor- und Nachlauf zum Schienengüterverkehrsumschlagterminal im Sinne des Masterplans hält die Allianz pro Schiene nach wie vor für prüfenswert. Eine generelle Maut-Befreiung für Elektro-Lkw wäre jedoch ein Bruch der im Masterplan Schienengüterverkehr zwischen Politik und Sektor getroffenen Vereinbarungen. Nur am Rande erwähnt sei die Tatsache, dass das BMVI die Mautbefreiung für Elektro-Lkw (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und

Brennstoff-zellenfahrzeuge) einführen will, obwohl es für Lkw ab 7,5 Tonnen „derzeit keine Kennzeichnungsvorschrift (gibt)“, wie es in der Gesetzesbegründung heißt. Dies erschwert den personell ohnehin unterausgestatteten Kontrollbehörden ihre Arbeit erheblich und öffnet dem Missbrauch Tür und Tor.

- dass erneut gesetzgeberisch eine Chance verpasst wird, die Mautlücke zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zu schließen. Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in dieser Legislaturperiode die bereits beschlossene Pkw-Maut für Straßenfahrzeuge bis 3,5 Tonnen einzuführen. Ab dem 1. Januar 2019 sollen Lkw-Fahrten von Fahrzeugen ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der Mautpflicht unterliegen. Warum Pkw bis 3,5 Tonnen und Lkw ab 7,5 Tonnen eine Maut bezahlen sollen, 3,5 bis 7,5 Tonnen schwere Lkw jedoch nicht, erschließt sich der Allianz pro Schiene nicht (vgl. auch unsere Anregung in der Allianz pro Schiene-Stellungnahme zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 20. April 2016). Laut Wegekostengutachten entgehen dem Bund dadurch in den Jahren 2019 bis 2022 Einnahmen in Höhe von 1,4 Mrd. Euro.
- die weiter geltende Mautbefreiung für Fernbusse. Personenzüge müssen laut EU-Recht für jeden gefahrenen Kilometer eine Schienenmaut bezahlen. Angesichts dieser Tatsache und der bereits vollzogenen Marktkonsolidierung in der Fernbusbranche gibt es keinen für die Allianz pro Schiene ersichtlichen Grund für eine Ungleichbehandlung von Fernbus und Fernzug bei den Wegekosten. Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich bereits am 14. April 2016 für die unverzügliche Aufhebung der Mautbefreiung für Fern- und Reisebusse ausgesprochen. Laut Wegekostengutachten entgehen dem Bund dadurch in den Jahren 2019 bis 2022 Einnahmen in Höhe von 1,2 Mrd. Euro.

Die Allianz pro Schiene **regt** darüber hinaus **an**:

- die Mautpflicht für Lkw auf alle Straßenkategorien auszudehnen.
- dass die Bundesregierung sich in Brüssel für eine Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG einsetzt, um auch eine Internalisierung von CO₂- und Unfallkosten zu ermöglichen. Außerdem sollte die EU-Wegekostenrichtlinie den Mitgliedsstaaten nicht nur die Einführung einer Lkw-Maut ermöglichen, sondern diese dazu verpflichten. Im Schienenverkehr werden die Infrastrukturbetreiber seit Jahrzehnten von der EU verpflichtet, für jeden Kilometer öffentliches Schienennetz Trassengebühren zu verlangen.
- die Einnahmen aus der Lkw-Maut wieder verkehrsträgerübergreifend zu verwenden. Vorbild könnte ein Fonds wie in der Schweiz sein, der dem Bund finanzielle Flexibilität für die politisch gewünschte Verlagerung auf die Schiene gibt.

Berlin, den 8. Oktober 2018

Kontakt:

Geschäftsführer Dirk Flege

Allianz pro Schiene e.V.

Reinhardtstraße 31

D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: dirk.flege@allianz-pro-schiene.de