

Deutscher Städtetag · Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

Herrn  
Cem Özdemir, MdB  
Vorsitzender des Ausschusses  
für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

**Deutscher Bundestag**  
**Ausschuss für**  
**Verkehr und digitale Infrastruktur**

Ausschussdrucksache  
**19(15)106-E**

**Stellungnahme zur 21. Sitzung**  
**Öffentl. Anhörung am 10.10.2018**

09.10.2018/gru

Telefon 030 37711-0  
Durchwahl 37711-520  
Telefax 030 37711-509

E-Mail

thomas.kiel@staedtetag.de

**Per E-Mail: [verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)**

Bearbeitet von  
Thomas Kiel

Aktenzeichen  
66.71.10 D

**Anhörung zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes am 10. Oktober 2018;**  
**hier: Ihr Zeichen: PA 15/, BT-Drs. 19/3930**

Sehr geehrter Herr Özdemir,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die kurzfristige Einladung zur öffentlichen Anhörung am 10. Oktober 2018 dürfen wir uns herzlich bedanken und leisten ihr gerne Folge.

## **I. Zum Hintergrund**

Der Deutsche Städtetag hat sich zum Vierten und zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) jeweils gemeinsam mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur positioniert. Dabei ging es insbesondere um die Ausdehnung der Lkw-Maut auf das gesamte Fernstraßennetz.

Die Anpassung an das neue Wegekostengutachten und eine Anlastung der Lärmbelastungskosten werden von uns begrüßt. Eine Mautbefreiung für Elektro-Lkw zur Unterstützung des Markthochlaufes sehen wir unkritisch, insbesondere weil elektrisch betriebene Lkw, die auf Langstrecken Konkurrenz zu Schiene und Wasserstraße machen könnten, noch eine vereinzelte Ausnahme bilden; die Befreiung sollte alle drei Jahre der Evaluation des Elektromobilitätsgesetzes unterzogen werden.

### **a) Sonderproblem Kommunalfahrzeuge**

Seit Frühjahr 2018 und spätestens mit dem Inkrafttreten des Vierten Gesetzes zur Änderung des BFStrMG am 01.07.2018 ist klar, dass ein Ausnahmetatbestand für kommunale Fahrzeuge nur bezogen auf die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 5 BFStrMG genannten abschließend aufgezählten Fahrzeuge (Kraftomnibusse, Fahrzeuge der Polizei bzw. Notdienste, Fahrzeuge für Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst) besteht, während Fahrzeuge des Bundes vollständig von der Mautpflicht freigestellt sind (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 BFStrMG). Das führt in der Folge dazu, dass kommunale Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens

7,5 t regelmäßig der Mautpflicht unterliegen, wenn diese Bundesstraßen oder Bundesautobahnen befahren werden. Das gilt auch für Fahrzeuge, die im Bereich der Daseinsvorsorge die Ver- und Entsorgung der Bevölkerung sicherstellen, z.B. im Bereich der Abfallsammlung. Durch die Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen ist die Maut richtiger Weise auch in den Ortsdurchfahrten zu erheben. Damit werden die genannten wichtigen Dienstleistungen im ländlichen, aber auch im städtischen Raum nunmehr typischerweise von der Mautpflicht erfasst.

#### b) Kommunale Betroffenheit

Der Verband Kommunaler Unternehmen e.V. (VKU) schätzt die Mautbelastung für kommunale Fahrzeuge bundesweit auf 8 bis 20 Mio. Euro. Für ein einzelnes Abfallsammelfahrzeug sei mit Kosten in Höhe von 500 bis 6.000 Euro im Jahr zu rechnen. Es zeichnet sich daher ab, dass die zusätzliche Kostenbelastung eine spürbare Erhöhung der Abfallgebühren zur Folge haben wird. Ferner ist mit großen räumlichen Disparitäten der Mautbelastung zu rechnen, je nachdem ob ein oder mehrere kommunale Abfalleinrichtungen an einer Bundesstraße gelegen sind bzw. Sammelfahrzeuge diese regelmäßig nutzen.

Deswegen begrüßen wir ausdrücklich, dass im Rahmen des Fünften Änderungsgesetzes, mit dem die Lkw-Mautsätze zum 01.01.2019 erhöht werden sollen, intensiv über eine Befreiung im Allgemeinwohlinteresse nachgedacht wird.

## II. Unterstützung der Position des Bundesrates

Der Bundesrat hat am 06.07.2018 die Bundesregierung um Prüfung gebeten, inwieweit Fahrzeuge, die im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge zur Sicherstellung der Abfallbeseitigung und -entsorgung genutzt werden, von der Lkw-Maut befreit werden können (BR-Drs. 2017/18 Beschluss). Diese Position wird nachdrücklich von uns unterstützt.

Auch der Deutsche Landkreistag hat die Bundestagsfraktionen und die Verkehrsobleute nachdrücklich um Unterstützung dieser Forderung gebeten. Der Bayerische Gemeindetag, stellvertretend für die kleineren Kommunen genannt, hat aktuell die Mautbefreiung für alle kommunalen Lkw gefordert.

Für eine Ausnahme spricht der Vergleich mit der Freistellung des ÖPNV (Kraftomnibusse): Auch dort wäre mit einer zusätzlichen Belastung der Fahrpreise zu rechnen. Ferner der Vergleich mit dem Tiefbau: Fahrzeuge für Straßenunterhalt, -reinigung und Winterdienst sind ebenfalls unverzichtbare Dienste der Daseinsvorsorge. Kraftomnibusse sind heute vollständig von der Mautpflicht ausgenommen und richtiger Weise nicht auf den Einsatz der Fahrzeuge im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsauftrages beschränkt, u.a. weil im ÖPNV auch eigenwirtschaftliche Verkehre mit Liniengenehmigung bestehen. Die kommunalen Spitzenverbände treten hier allerdings für eine Rückausnahme für Fernbusverkehre nach § 42a PBefG ein. Dafür wäre der Vorschlag aus Ausschuss-Drs. 19(15)99, Änderungen 1a) b) aa) bb) geeignet.

Das Sammeln von privaten und gewerblichen Abfällen in den Städten, Gemeinden und Landkreisen steht nicht in Konkurrenz zum Transport auf Schiene oder Wasserstraße, so dass auch hinsichtlich der gewünschten Lenkungswirkung ein Grund für die Mauterhebung nicht besteht. Andererseits wird deutlich, dass eine Trennung in die kommunale und räumlich begrenzte Tätigkeit im Rahmen des öffentlich-rechtlichen Ver- und Entsorgungsauftrags (z.B. Einsammeln der Haus- und Gewerbeabfälle) einerseits und der Weiterbehandlung von Abfällen als Wirtschaftsgut andererseits angezeigt erscheint.

Im Mitgliedsbereich des Deutschen Städtetages trägt die Mehrheit der Städte die Baulast in den Ortsdurchfahrten der Bundesfernstraßen. Den Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern stehen die

Netto-Einnahmen für das Mautaufkommen auf diesen Straßenabschnitten zu. Dafür haben sich Bund und Länder Anfang des Jahres auf ein Erstattungsverfahren verständigt. Wir stimmen daher mit dem Bund insoweit überein, dass Ausnahmen von der Mautpflicht nur restriktiv zugelassen werden sollen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind zweckgebunden für den Infrastrukturausbau zu verwenden. Ferner sind die Städte im Rahmen der Gebührenfinanzierung nicht in der Lage, Nachteile, die der Abfallwirtschaft durch die Mauterhebung entstehen, durch Einsatz anderer ersparter Aufwendungen auszugleichen. Das sowie die Ungleichheit zwischen Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern (Baulastträger nach FernStrG) und Gemeinden/ländlichen Regionen spricht eindeutig für eine Lösung im Wege der Mautbefreiung. Wir schließen uns daher grundsätzlich den Forderungen des VKU an.

Der Gegenäußerung der Bundesregierung (BT-Drs. 19/3930, Anlage 4) zum o.g. Vorschlag des Bundesrates können wir nicht zustimmen. Mülltransporte zur Haus- und Gewerbesammlung sind keine normalen Gütertransporte zur Beförderung von Wirtschaftsgut und nehmen nicht gleichermaßen am bundesweiten Wettbewerb im Güterkraftverkehr teil. Die weiteren Argumente der Bundesregierung, Fahrzeuge seien nicht speziell für die Aufgabe (z.B. richtig: Transport/teilweise auch Verarbeitung der aufzunehmenden Abfälle) konzipiert, sind bei Müllfahrzeugen erkennbar nicht einschlägig bzw. gelten ebenfalls für alle ausgenommenen Fahrzeugtypen (Auch diese „Fahrzeuge belasten die Straßen und nutzen diese ab“). Ein 18 t schwerer Fernbus (heute ausgenommen über § 2 Abs. 2 Nr. 1 1 BFStrMG) belastet beispielsweise die Infrastruktur der mautpflichtigen Straßen stark. Die Befreiungstatbestände folgen daher insgesamt einer Abwägung, die andere Belange als höher- oder schützenswert einstuft. Dazu gehört hier insbesondere auch die preisliche Sicherung der Grundversorgung.

Probleme mit dem Gleichbehandlungsgrundsatz halten wir bei richtiger Ausgestaltung eines Ausnahmetatbestands für unkritisch. Eine Differenzierung bei der automatisierten Kennzeichenerkennung an den Mautkontrollstellen halten wir für machbar, da freigestellte Fahrzeuge im System hinterlegt werden können. Auch andere freigestellte Fahrzeuge werden nur über ihren Funktionszusammenhang definiert, z.B. Transportfahrzeuge des Straßenunterhalts, für die die vorgebliche Problemlage schon heute besteht, und das Bundesamt für Güterverkehr auch heute bei mobilen Kontrollen das Vorliegen des Befreiungstatbestandes in Einzelfällen vor Ort prüfen muss. Durch ein Festlegen auf Fahrzeuge einer bestimmten zugeordneten „Funktion“, die auch bei Kommunalfahrzeugen der Ver- und Entsorgung in der Regel zu einer deutlich erkennbaren Ausgestaltung führt, bleibt der diesbezügliche Kontrollaufwand weiter auf niedrigem Niveau und kann sich auf Missbrauchsfälle beschränken.

### **III. Lösungsmöglichkeiten**

Eine Lösung gestaltet sich deshalb als nicht einfach, weil der Transport, z.B. im Rahmen der Abfallentsorgung, in einer großen Formenvielfalt erfolgt. So sind originär städtische Fahrzeuge, Fahrzeuge städtischer Unternehmen oder Fahrzeuge Privater - häufig mittelständischer Unternehmen - im Auftrag der öffentlichen Hand im Einsatz. Eine Freistellung „kommunaler Fahrzeuge“, also von Fahrzeugen, deren Halter die Kommune ist, wäre daher nicht zielführend. Es erscheint folglich nicht ratsam, nach öffentlichen oder privaten Fahrzeugen bei der Haltereigenschaft zu differenzieren. Ferner gilt die Formenvielfalt auch bezüglich des Transportweges unterschiedlicher Abfallarten, etwa Haus- und Gewerbemüll, Gelbe Tonne, Biomüll, Altpapier etc.

a) Für eine Ausnahme lautet die weitgehende Position:

*„Fahrzeuge, die zur Sicherstellung der öffentlichen Abfall- und Abwasserbeseitigung sowie der öffentlichen Elektrizitäts-, Gas- und Wasserversorgung genutzt werden“.*

(vgl. VKU-Stellungnahmen vom 12.06. und vom 09.07.2018)

Kurzbewertung: Damit würden Fahrzeuge im Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge weitgehend freigestellt und mautspezifische Kostensteigerungen in den gebührenfinanzierten Bereichen der Ver- und Entsorgung vermieden.

b) In Frage kämen ferner eine Definition über die Verwendung von Fahrzeugen im Nahbereich:

*„Fahrzeuge, die im Nahbereich für kommunale Aufgaben der Daseinsvorsorge eingesetzt werden.“*

Kurzbewertung: Nahbereich, könnte der Definition des ÖPNV vergleichbar als Verkehr kleiner 50 km oder unterhalb einer Stunde Fahrzeit definiert werden. Bei einer Abfallentsorgung in Regionen und Zweckverbänden oder kommunal übergreifend in gemeinsamen Einrichtungen können auch für den ersten Transportweg des Einsammelns von Haus- und Gewerbemüll höhere Kilometerleistungen entstehen, auch wenn die meisten Transporte voraussichtlich diesem Nahbereich zuzurechnen sind.

c) Schließlich wäre denkbar, eine Ausnahme nur auf bestimmte Fälle der Ver- und Entsorgung z.B. den Transport einzelner Abfallschlüssel zu beschränken.

Kurzbewertung: Abfalltransporte sind häufig nicht allein einem bestimmten Abfallschlüssel zuzurechnen. Dasselbe Fahrzeug müsste Maut zahlen oder nicht, je nachdem welche Abfallschlüssel transportiert werden. Sortenreinheit oder geringe Beimengungen eines anderen Abfallschlüssels würden über die Mautpflicht entscheiden. Die qualifizierte Entscheidung, ob im Einzelfall die Maut zu begleichen ist, können ggf. nur die Fahrerinnen/Fahrer bzw. Verladekräfte treffen. Die Installation einer kostenträchtigen On-Board-Unit wäre nicht entbehrlich.

#### **IV. Ausnahme für Fahrzeuge im öffentlich-rechtlichen Ver- oder Entsorgungsauftrag**

a) Lösungsvorschlag für den Abfallbereich:

Als Lösung regen wir eine textliche Definition in § 2 Abs. 2 BFStrG an, die Geltung und Grenzen einer Ausnahme eindeutig bestimmt. In der Begründung kann dies weiter klargestellt werden.

Eine solche Ausnahme müsste unseres Erachtens an den „Einsatz der Fahrzeuge im öffentlich-rechtlichen Entsorgungsauftrag“ anknüpfen: Damit würden die Fahrzeuge der kommunalen Hausmüll- und Gewerbemüllsammlung erfasst, unabhängig davon, ob diese von der Kommune, einem kommunalen Unternehmen oder einem beauftragten Unternehmen durchgeführt wird. Nicht erfasst wird die Sammlung von Abfallarten, die von Dritten unmittelbar der Verwertung zugeführt werden, faktisch also nicht der Kommune angedient werden. Mautpflichtig bleibt ferner der Weitertransport von Abfällen als Wirtschaftsgut.

b) Warum sollte sich eine Lösung nicht auf die Abfallbeseitigung beschränken?

Es gibt Bereiche der Daseinsvorsorge, die der obigen Problematik vollständig entsprechen. Als Beispiele dürfen wir Fahrzeuge der Abwasserbeseitigung zum Transport in die Kläranlage, Tankwagen zur Bewässerung (z.B. in Dürrezeiten) oder mobile Einsatzgeräte des ÖPNV nennen, wobei letztere im Hinblick auf die Ausstattung mit Gelb- oder Blaulicht ggf. auch unter den Begriff „Notdienste“ subsumiert werden können.

## V. Sonstige Änderungen

Ein Änderungsvorschlag zur Klarstellung der Zweckbindung des Mautaufkommens (Ausschuss-Drs. 19(15)100) wird von uns unterstützt, soweit eine Verwendung der Mittel für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung, die unmittelbar mit dem Bau und Betrieb der Bundesstraße verknüpft sind, nach heutiger Rechtslage ausgeschlossen sein sollte.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Kiel', written in a cursive style.

Thomas Kiel