

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)106-F

Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018



VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 08.10.2018

Stellungnahme des VCD zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Sehr geehrter Herr Özdemir, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, zur oben genannten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes Stellung zu nehmen. Gerne stellen wir im Folgenden die Positionen des ökologischen Verkehrsclubs VCD zu dem Entwurf dar.

Der VCD setzt sich seit den 1990er Jahren intensiv zunächst für die Einführung und anschließend für notwendige Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes ein und sieht sich durch die bereits vollzogenen Änderungen bestätigt. Die Lkw-Maut war ausschließlich als Autobahnmaut eingeführt worden. Für alle Fahrbahnen aber gilt die Tatsache, dass es besonders Lkw sind, die ihre Bausubstanz schädigen. Deshalb ergibt es Sinn, die Maut überall zu erheben und die Einnahmen an die Baulastträger der Straßen gerecht zu verteilen. Der VCD hatte immer gefordert, die Lkw-Maut auf allen Straßen zu erheben – auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Gesundheits- und Umweltschutzes. Nach und nach ist der Gesetzgeber dieser Forderung näher gekommen, inzwischen wird die Maut auf allen Fernstraßen des Bundes erhoben und der Tag scheint nicht mehr fern, bis die Lkw-Maut für alle Lkw (ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) auf allen Straßen gilt. Mautausweichverkehre gehören dann endgültig der Vergangenheit an.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org
Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01
Geschäftskonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00
Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Zu den vorgesehenen Änderungen des Bundesfernstraßennetzes nimmt der VCD wie folgt Stellung:

Zu §1 Abs. (2) – Mautbefreiung für Lkw mit Elektroantrieb

Wir begrüßen grundsätzlich die Ergänzung des §1 Abs. (2) um den Punkt 7. LKW müssen bis spätestens 2050 den Ausstoß von Treibhausgasen auf nahezu Null reduzieren. Der Elektroantrieb ist eine Option, die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Mehr noch als bei Pkw ist die Markteinführung von elektrisch angetriebenen LKW äußerst schwierig, weil der Kaufpreis zunächst sehr hoch ist, Akkus sehr schwer und voluminös sind und weil der Ladevorgang viel Zeit erfordert. Die Mautbefreiung soll für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes gelten – also batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-In-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge. Die größten CO₂-Minderungseffekte sind in den nächsten zehn Jahren sicher von batterieelektrischen Fahrzeugen zu erwarten. Bei Plug-IN-Hybriden muss der Anteil der Reichweite im Elektrobetrieb für die Mautbefreiung „eingepreist“ werden. Die Stellungnahme des Bundesrates fordert eine Mindestreichweite im elektrischen Betrieb von 40 Kilometern. Diese geforderte Reichweite ist nicht sehr ambitioniert und allenfalls für den regionalen Lieferverkehr als unterste Grenze akzeptabel. Der VCD sieht hier Prüfbedarf. Der Brennstoffzellenantrieb wird erst dann relevant, wenn die Energiewende weit fortgeschritten ist und Wasserstoff mittels Überschussstrom in größeren Mengen regenerativ erzeugt werden kann.

Die Befreiung von der Maut für elektrisch angetriebene Lkw wird in Zukunft neu zu regeln sein, wenn der Markthochlauf von E-Lkw gelungen ist. Jede gesetzliche Besserstellung oder staatliche Förderung des Güterverkehrs mit Elektro-Lkw muss das Ziel verfolgen, dass sie zum Lkw-Verkehr mit Verbrennungsmotoren konkurrenzfähig werden und nicht weiter gegenüber dem Transport auf der Schiene Vorteile gewinnen. Der Güterverkehr auf der Schiene erfolgt schon heute weit überwiegend strombasiert. Das Ziel, den Straßengüterverkehr so weit wie möglich auf die Schiene zu verlagern, muss weiterverfolgt werden. Der Güterverkehr insgesamt muss klimaneutral werden.

Dennoch stimmen wir zurzeit nicht dem Änderungsantrags 19 (15) 99 der Fraktion DIE LINKE zu, Elektro-Lkw nur dann von der Bemannung zu befreien, „soweit sie ausschließlich im Vor- oder Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr verkehren“. Dies könnte Inhalt eines künftigen Änderungsgesetzes sein, dann, wenn die Preise für E-Lkw gesunken sind und sie zunehmend Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ersetzen. In der Begründung des Gesetzentwurfes ist eine Überprüfungsklausel enthalten.

Weitere Mautbefreiungen, die im Gespräch sind, z.B. für Fahrzeuge, die im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge und zur Sicherstellung der Abfallbeseitigung genutzt werden, halten wir für nicht zielführend. Der Kontrollaufwand wäre hoch, die entstehenden Kosten für die Unternehmen vergleichsweise gering. Jede Ausnahme führt zu weiteren Ansprüchen und erhöht so die Gefahr, die die Lkw-Maut auszuhöhlen.

Zu § 3 Absatz (1) - Lärmbelastungskosten

Die Ergänzung des § 3 Absatz (1) um „3. die verursachten Lärmbelastungskosten“ begrüßen wir. Die Anlastung der Lärmkosten wurde vom VCD mehrfach angemahnt. Inzwischen wurde die Anlastung der verursachten Lärmbelastungskosten über einen langen Zeitraum intensiv geprüft und nun endlich im Gesetz verankert – mit allerdings zu niedrigem Satz. Wir regen an, unter Einbeziehung neuer wissenschaftlicher Untersuchungen fortlaufend zu prüfen, wie der mit der Lärmbelastung begründete Mautbetrag sachgerecht zu erhöhen ist.

Zu § 11 – Aufhebung der Zweckbindung

Die Änderung des § 11 (Aufhebung der Zweckbindung des Mautaufkommens von Landesstraßen) durch Einfügen des Absatzes (5) ist zwingend notwendig. Die Änderungen des § 11 sollten allerdings deutlich weiter gehen. Nach unserer Auffassung sollte der § 11 dahingehend geändert werden, dass die Mauteinnahmen zukünftig wieder für die gesamte Verkehrsinfrastruktur und nicht ausschließlich für die „Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden“ ist. Es sollte der Grundsatz gelten: Verkehr finanziert Verkehr.

Weiterer Änderungsbedarf

Der VCD sieht weiteren Änderungsbedarf für das Bundesfernstraßenmautgesetz, der sich in dem hier vorliegenden Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht wiederfindet.

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fernbusse sollte dingend umgesetzt werden. Das fordert auch der Änderungsantrags 19 (15) 99 der Fraktion DIE LINKE. Schienenverkehrsmittel zahlen Trassenpreise. Fernbusse sind bis heute von allen Wegekosten befreit. Deshalb ist die Einführung einer Maut für Fernbusse ein erster und längst überfälliger Schritt in Richtung Kostengerechtigkeit und fairen Wettbewerb. Auch mit der Maut wird der von Bahnunternehmen zu entrichtende Trassenpreis - umgerechnet auf Personenkilometer - viel höher als sein bei Fernbussen. Der VCD unterstützt das im Koalitionsvertrag enthaltene Ziel, die Zahl der Fahrgäste in der Bahn zu verdoppeln und sieht hier reichlich Handlungsbedarf.

Im Aktionsprogramm Klimaschutz der Bundesregierung von 2014 ist vorgesehen, die Lkw-Maut auch nach CO₂ zu differenzieren. Mit der Einführung von VECTO, ein Programm zur Berechnung von CO₂-Emissionen von Lkw, ist es einfacher geworden, auch bei unterschiedlichen Aufbauten und Anhängern die Höhe der CO₂-Emission zu ermitteln. Der VCD fordert eine schnelle Aufnahme des CO₂-Kriteriums in die Bestimmung der Mauthöhe.

Der VCD spricht sich für eine Mautpflicht auch für Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht aus und hat die bestehende Lücke bisher stets kritisiert. Sollte die Pkw-Maut, wie bis heute geplant, eingeführt werden, dann wäre die Fahrzeugklasse der kleinen Lkw die einzige, für die keine Maut zu zahlen wäre. Aber auch bei einem Scheitern, also bei einer Nichteinführung der Pkw-Maut, gibt es genügend Gründe für die Ausweitung der Lkw-Maut.

Während in Deutschland die Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw immer noch geprüft wird, werden kleinere Lkw im europäischen Ausland – z.B. Belgien, Österreich, Polen – bereits zur Maut herangezogen .

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen,
verkehrspolitischer Sprecher